



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Xochimilco

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE RELACIONES SOCIALES
LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

Módulo: Sociología y Sociedad

Trimestre: 26-I

Asesora:

Edith Elvira Kuri Pineda

Alumnos:

Brandon Alejandro Quintos Anaya

Pérez Arias Ana Karen

Matrícula:

2222027305

2213054894

Tema

Movilidad urbana y congestionamiento vial en la Ciudad de México: Un análisis comparativo entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

AGRADECIMIENTOS

Ana Karen Pérez Arias: *Agradezco a mi familia, por ser mi pilar fundamental en mi proceso de formación, por el apoyo incondicional. Este logro fue gracias a ustedes, por creer en mí y poder lograr una de mis metas. Especialmente a alguien, que desde pequeña me motivaba a seguir adelante, y que lamentablemente ya no podrá leerla.*

A mi asesora, por estar al pendiente de nosotros y también por su dedicación durante estos meses de trabajo. Por las sugerencias que nos daba, por aquellas correcciones que nos daba y de igual manera motivarnos.

A mis colegas, por estar en el transcurso de la licenciatura, por ayudarme a comprender mejor los temas vistos en clases, además de compartir muchas experiencias, enseñanzas y paciencia. Gracias por los cafés, por las partidas de juego.

De igual forma a mi compañero de este trabajo terminal, por el interés, el tiempo y por tratar de siempre estar comunicándonos para las reuniones, las correcciones y poder completar este gran equipo.

Sin duda, a mi segunda casa, la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco por brindarme esta oportunidad y espacio para poder desarrollarme de manera profesional.

Brandon Alejandro Quintos Anaya: *Agradezco profundamente y principalmente a mi familia por su apoyo, palabras de aliento y ánimo. En especial a mi mamá, pues ella más que nadie estuvo muy presente en este trabajo final dándome ánimos, preparándome tés para las desveladas, etc.*

Asimismo agradezco a mis amigos, mi pareja y a todas aquellas personas que, de manera directa o indirecta por sus palabras de ánimo y consejos, hicieron que todo este proceso fuera más ameno y liviano al momento de estar conviviendo con ellos.

De igual manera agradezco a las personas que participaron en las entrevistas, gracias por su tiempo y espacio que nos brindaron.

Extiendo también mi reconocimiento y las gracias a mi asesora y compañera de este trabajo terminal, por sus recomendaciones, palabras de ánimo, conocimiento y de apoyo, gracias por su responsabilidad, tiempo y disposición.

Infinitas gracias a mi casa de estudios, mi casa abierta al tiempo, la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco por brindarme cada una de sus

cómodas instalaciones, especialmente la biblioteca que fue un lugar seguro y de inspiración por medio de sus libros y su calidez para mí en todo este tiempo.

Finalmente a la música de Billie Eilish y la de otros artistas que escuchaba mientras realizaba este trabajo terminal de la carrera el cual hicieron que se sintiera un poco más ligero, ameno y menos estresante.

ÍNDICE

Introducción.....	5
Justificación.....	6
Metodología.....	7
Capitulado.....	10
Capítulo 1. Espacio y sociedad.....	10
1.1 Definición de espacio y su vínculo con la sociedad.....	10
1.2 Movilidad urbana.....	12
Capítulo 2. La movilidad urbana en la Ciudad de México.....	16
2.1 Normatividad.....	16
2.2 Congestión vial.....	18
2.3 Problemas de la movilidad urbana.....	21
2.4 Automóviles en la Ciudad de México.....	25
Capítulo 3. Estudio de caso.....	28
3.1 Análisis de las entrevistas.....	28
Capítulo 4. Conclusiones.....	56
Referencias.....	57
Anexos.....	60

INTRODUCCIÓN

La movilidad es un fenómeno contemporáneo actual, lo cual hace que sea un tema complejo, pues ayuda al funcionamiento de las ciudades, no sólo sirve para un traslado físico de un punto a otro, sino que además va en relación con la infraestructura urbana, al igual que los transportes públicos. A la vez puede generar desigualdad. Debido a que no todos tienen o cuentan con la misma calidad de vida principalmente por la accesibilidad de diferentes servicios así como en la salud, educación, trabajo, comunicación, seguridad social y también el nivel de ingresos. Además tienen dificultades para poder solventar sus gastos cotidianos, por lo tanto tienen una desventaja en la situación económica y social. De igual forma, se pueden presentar ciertos obstáculos o el uso del taxi permite llegar de forma más rápida aunque afecte de manera económica, por ejemplo esperar unidades de transporte que vengan vacías permite realizar el trayecto sentado, pero a la vez incrementa los tiempos de viaje (Castañeda, 2020). Hay una mayor población y eso genera que no todas los usuarios se puedan trasladar de la misma manera.

Se puede destacar el tiempo que pueden invertir, depende del tipo de transporte que usen y también que puedan contar con todos los servicios y así tener una mejor calidad de vida.

Las grandes ciudades traen problemas, debido a su gran tamaño de población, la infraestructura vial urbana, el deficiente transporte público y este a la vez genera una inseguridad en los usuarios. Los transportes públicos más usados son, el metro, metrobús, trolebús, autobuses foráneos, microbuses, taxis, taxis privados bicicletas, motocicletas, bicitaxis, mototaxis entre otros (INEGI, 2017).

Desde una perspectiva sociológica, este trabajo se recurre a los conceptos de movilidad, de las cuales se puede destacar; la movilidad urbana, transporte público y por último la de automóvil particular. Podemos entender que la movilidad cotidiana, es lo habitual ya sea de corta duración, mientras que la movilidad forzada son aquellos desplazamientos que sólo son al trabajo o puede ser en un lugar de estudio (Casado, 2008).

La movilidad urbana ha tenido puntos negativos y principalmente para aquellos que se vean desfavorecidos. Debido a que una gran cantidad de personas requieren moverse de un lado a otro de la ciudad.

JUSTIFICACIÓN

En la Ciudad de México, una de las problemáticas que se vive día con día es sobre el congestionamiento vial. Principalmente para aquellos habitantes que viven en los barrios periféricos, se puede decir que están en desventaja o vulnerabilidad. Ya sea para los que tienen automóvil particular como aquellos que usan transporte público colectivo. Genera estrés, al mismo tiempo la incertidumbre por no saber cuánto tiempo se va a demorar o si los usuarios tienen que buscar otras alternativas y que también estén en sus posibilidades.

El transporte público, no sólo es un medio de transporte sino también donde transcurren las actividades cotidianas de los individuos. Las vivencias del transporte público en la Ciudad de México, según datos de la Encuesta Origen Destino (2007), 12 millones de los viajes cotidianos (de un total de 20 millones) se realizan de esta forma, están muy a menudo relacionadas con las incomodidades, la deficiencia del servicio y la inseguridad.

Con base en lo anterior y al punto introductorio, el presente trabajo tiene como objetivo general: Examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México desde un enfoque sociológico. Así mismo, cuenta con tres objetivos específicos los cuales son:

1. Comparar las diferencias y similitudes en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana entre usuarios de automóvil particular y transporte público.
2. Analizar las experiencias espaciotemporales de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en relación con el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante sus desplazamientos cotidianos.
3. Identificar las percepciones y representaciones de los usuarios del transporte público y de automóvil particular durante sus experiencias de movilidad urbana.

De tal manera, la pregunta de investigación que guía este trabajo es: ¿Qué caracteriza a las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México?

Derivando así, las siguientes preguntas específicas:

1. ¿Qué diferencias y similitudes existen en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público?
2. ¿De qué manera influye el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México?
3. ¿Cómo perciben y representan los usuarios del transporte público y de automóvil particular sus experiencias espaciotemporales de movilidad urbana?

METODOLOGÍA

El presente trabajo se desarrolló desde un diseño no experimental, y se inscribe dentro de un enfoque cualitativo de carácter exploratorio-descriptivo. Este enfoque nos permitió analizar las prácticas cotidianas de desplazamiento y de las formas en que los sujetos experimentan sus experiencias espaciotemporales durante sus traslados hacia distintos destinos, como el trabajo, la escuela y “otros”, el cual “se refiere a los desplazamientos a efectuar compras de víveres o ropa, vida social/diversión, ir al médico, bancos y docenas más” (Bazant, 2011).

Esto nos permitió registrar, interpretar y analizar las experiencias de movilidad de los actores por medio del trabajo de campo, construyendo de tal manera una estrategia metodológica centrada principalmente en la aplicación de entrevistas semiestructuradas como método principal y el análisis de la información obtenida desde un punto sociológico.

En primer lugar se incorporó un análisis sociológico el cual es entendido como “una herramienta fundamental para comprender las estructuras y dinámicas sociales que conforman nuestra sociedad” (Akademikas, 2025). A partir de este enfoque se recurrió a algunos conceptos clave y aportes teóricos fundamentales de la disciplina el cual permitió interpretar el fenómeno estudiado. Entre los más relevantes se encuentra el concepto de movilidad urbana, el espacio y su vínculo con la sociedad ,

así como el congestionamiento vial, los cuales sirvieron como ejes analíticos a lo largo de este trabajo.

En segundo lugar la recolección de información se realizó por medio de la aplicación de entrevistas semiestructuradas, dirigidas a cuatro personas (dos hombres y dos mujeres) que realizan traslados desde su lugar de residencia hacia distintos destinos dentro de la ciudad. Por lo tanto, tres de las personas entrevistadas son jóvenes estudiantes de entre 21 a 23 años, mientras que el cuarto participante tiene 47 años y la ocupación de él es diferente a los otros tres, ya que es comerciante y no habita en la Ciudad de México, pero su espacio de trabajo si está dentro de esta, por lo cual esto abrió a un panorama más amplio por su experiencia de movilidad por la ciudad. Los datos recopilados de los cuatro entrevistados ayudaron a la construcción de las unidades de análisis del estudio, al igual que las entrevistas fueron registradas y posteriormente transcritas de manera detallada, del mismo modo una categorización y clasificación por medio de la elaboración de tablas en Excel de algunos de los resultados obtenidos para posteriormente examinarlas a profundidad las experiencias, las percepciones y los significados asociados a los desplazamientos cotidianos y finalmente poder desarrollar un análisis desde una perspectiva sociológica.

Las entrevistas semiestructuradas son principalmente:

Un tipo de entrevista en el que el entrevistador tiene un esquema fijo de preguntas para todos los candidatos pero también hay ciertas preguntas específicas que se realizan únicamente a uno o varios candidatos; es decir, todas las personas tendrán que responder unas preguntas comunes pero hay unas preguntas específicas para cada candidato según su perfil (Díaz, 2013).

Finalmente, las entrevistas se llevaron a cabo entre el 6 de marzo al 15 de marzo de 2026, abarcando un periodo de una semana y media. Este lapso permitió coordinar las entrevistas individuales con las cuatro personas asegurando su disponibilidad y comodidad.

Se contemplaron cuatro casos de observación:

1. Una estudiante realiza el trayecto desde su lugar de residencia en la colonia Citlalli, alcaldía Iztapalapa, hasta su centro de estudios en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco (UAM-X) en la alcaldía Coyoacán, empleando automóvil particular.
2. Un segundo estudiante que traslada desde su lugar de residencia en la colonia Emancipación del pueblo, alcaldía Álvaro Obregón, hacia su lugar de estudios en la UAM-X en la alcaldía Coyoacán, haciendo uso del transporte público.
3. Una persona trasladándose desde su lugar de residencia ubicado en la alcaldía Álvaro Obregón hacia su servicio social cerca del metro Mixcoac en la alcaldía Benito Juárez, haciendo uso del transporte público especialmente en camión.
4. Por último, una persona desplazándose de su lugar de residencia ubicado en San Miguel Zinacantepec, Estado de México a su sitio de trabajo localizado en la alcaldía Iztapalapa, Ciudad de México, utilizando su automóvil particular.

La selección de estos casos obedeció a un criterio intencional orientado a captar la diversidad de prácticas de movilidad según el motivo del desplazamiento y el medio de transporte utilizado, lo cual permitió contrastar las experiencias espaciotemporales diferenciadas en el contexto urbano.

Como comentario adicional, este trabajo contó con el uso de inteligencia artificial (IA) especialmente en plataformas como “Chat Gpt” y “Gemini” las cuales fueron utilizadas únicamente como un soporte, principalmente siendo un asistente de redacción en algunos de los párrafos desarrollados a lo largo de este trabajo, así como para dirigir la correcta forma de citar y referenciar de acuerdo a las normas establecidas por APA 7.

CAPITULADO

CAPÍTULO 1.

El espacio y el tiempo, como marcos de experiencia en la Ciudad de México.

1.1 Definición de espacio y su vínculo con la sociedad.

En primer lugar, el espacio es una construcción histórica, cultural, social y política. Podemos entender que el espacio, aparte de considerarse como una construcción social, está estrechamente vinculado con el tiempo. Ya que los mundos sociales se articulan a lo largo de la historia. En otras palabras, el espacio es el resultado de las interacciones sociales.

Simmel (1986), exploró de modo directo al espacio como objeto de reflexión filosófica y sociológica. Otro punto importante que nos menciona el autor, es sobre el momento en que los individuos crean una interacción. Desde una perspectiva sociológica, existen 5 puntos importantes los cuáles son: exclusividad, división, fijación, proximidad o distancia y por último la movilidad.

Por ejemplo, en el exclusivo puede ser comprendido porque dos cuerpos o sujetos no pueden permanecer en el mismo espacio. En otras palabras, el espacio determinado pueden coexistir varios cuerpos o sujetos. El siguiente es sobre la división del espacio, se refiere a cómo a partir de necesidades sociales, culturales y políticas el espacio es dividido, limitado, también para ser aprovechado y usado. Además se explica que los fenómenos espaciales están en constante construcción social.

Después tenemos la fijación, hay una relación entre los lugares y estos a su vez constan de un significado emocional para el individuo. También está el de proximidad o distancia, el espacio no es independiente de las relaciones sociales, como ya se había mencionado el espacio es una construcción social y a la vez influye en los lazos sociales. Por lo tanto, cuando él habla de proximidad o distancia se refiere a cómo la cercanía física, no significa cercanía social. Por último tenemos sobre la movilidad, Simmel (1986) afirma como las sociedades modernas se caracterizan por la posibilidad de que los individuos puedan desplazarse de un lugar a otro, aunque resalta el autor que la cercanía espacial no equivale a una proximidad social.

Por otra parte, Bourdieu (2000), se destaca por el interés que tiene sobre la visión del espacio, principalmente por aquellas oposiciones que se dan entre los grupos sociales y en la dominación y estratificación. Para este autor, las oposiciones, el poder y la estratificación del mundo social se reflejan en el espacio físico. E incluso el espacio social se refleja en el espacio físico. En el caso de las grandes instituciones podemos ver que precisan de una ubicación, además de que las relaciones de dominación/subordinación pueden materializarse en el espacio. En pocas palabras, el espacio es un elemento que cumple con cierta fijeza.

Tipos de espacios:

Se puede destacar que el espacio público es una de las características principales con lo que está formada la ciudad. En él, se pueden realizar prácticas y de esa manera poder lograr habitarlo, al mismo tiempo desarrollar vínculos sociales, dando como resultado un sentimiento de pertenencia al lugar. Los espacios públicos se enfocan en ver acerca de las necesidades de los habitantes, y no simplemente obedecen a las lógicas del mercado.

Para el autor Tamayo (1999), el espacio público es una dimensión material física que serían las calles, las avenidas, parques, mercados, transporte público y las vías de comunicación. También es político, porque por lo regular es un ámbito de discusión, conflicto y de protesta, en el que participan los partidos políticos, los movimientos sociales o los sindicatos en su edificación. Participan diferentes agentes o actores, en pocas palabras se ejerce poder, legitimidad o se hacen acuerdos. Ambas dimensiones están interrelacionadas, de tal manera no se pueden separar.

De igual manera, existe el espacio histórico y cultural, marcado esencialmente por los acontecimientos y su relación con el desarrollo de una ciudad. Por último tenemos el espacio simbólico, es más fácil de visualizar por medio de monumentos o estatuas (Kuri, 2013).

Lefebvre (1974) nos explica cómo el espacio visual se reduce y sintetiza a través del recorte y el montaje de la realidad que representa y hace pasar por legible. El espacio social no es una cosa entre las cosas, un producto cualquiera entre los productos, envuelve a las cosas producidas y comprende sus relaciones en su coexistencia en su orden y desorden.

1.2 Movilidad Urbana.

La movilidad es un fenómeno complejo en el mundo contemporáneo principalmente en las grandes ciudades, puesto que en las ciudades es donde se concentra un mayor grado de movilidad urbana por diferentes motivos tales como el mayor incremento de población, es donde se concentra la economía, así como el impulso de la globalización, mayor oportunidad de trabajo y estudio, siendo así un factor importante para las grandes ciudades, pues los ciudadanos ponen en práctica constantemente la movilidad urbana para trasladarse de un lugar a otro. Así ocupan distintos medios de transporte como el automóvil particular, el transporte público, la bicicleta y caminando, dependiendo de las oportunidades económicas en las que se encuentren o de la zona donde habiten, dado que en la actualidad gente de cualquier clase social se ha visto obligada a comprar un automóvil particular el cual les permite llegar y trasladarse más rápido a sus lugares de destino, por comodidad y una mejor calidad de viaje. Sin embargo hay familias (especialmente las que viven en las periferias de la ciudad) que no cuentan con los medios económicos posibles para la compra de un automóvil particular y así mejorar sus traslados. Siendo así, se ven obligadas a trasladarse por transporte público pero en ocasiones no todo medio de transporte público (como el metro y el metrobús) llega hasta estos puntos de la ciudad como lo son las periferias, las cuales “están en situación de desventaja en cuanto al acceso a medios de transporte de alta capacidad, que son los más eficientes y seguros” (Aguilar y López, 2016), aunque existen también otros medios de transporte en estos puntos de la ciudad como el transporte concesionado (microbuses, combis y RTP) el cual traslada a las personas de un punto a otro acercandolos a una mayor concentración accesible de movilidad urbana.

En el caso de la Ciudad de México, al ser una de las metrópolis más grandes en el mundo (Magallanes, 2021) la movilidad urbana está en una constante transformación con proyectos significativos y políticas públicas que buscan mejorar el transporte y la conectividad en la metrópoli, sin embargo enfrenta desafíos debido a su alta densidad poblacional y una gran concentración de actividades distribuidas por toda la ciudad (Movilidad urbana en la Ciudad de México s/f).

La movilidad ha sido un término abordado por múltiples autores como Cabrera et al. (2015), su definición varía significativamente dependiendo de la disciplina y el área del conocimiento desde la cual se aborde. Sin embargo, más allá de la técnica, la

movilidad debe entenderse primordialmente como un atributo de las personas y no de los lugares; es decir, la acción intrínseca de un cuerpo que abandona un espacio para trasladarse a otro.

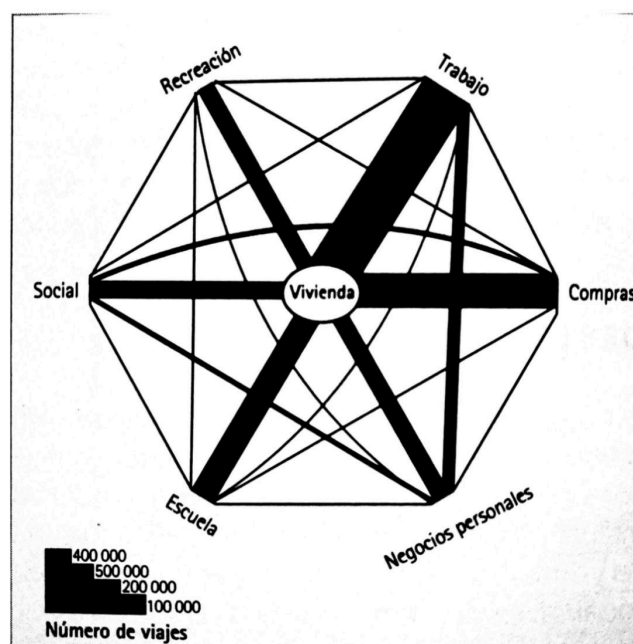
En este sentido, autores como Jirón (2018) y Miralles (2003), sostienen que la movilidad urbana no se limita a un simple flujo logístico, sino que constituye a una práctica social compleja que abarca el ejercicio de un derecho ciudadano fundamental, los desplazamientos cotidianos necesarios para la vida y las experiencias y significados subjetivos mediante los cuales los individuos habitan y construyen el tejido urbano. Siguiendo esta misma línea, la movilidad se inscribe en un contexto global caracterizado por la intensificación de los flujos y desplazamientos. De acuerdo con Hernández et al. (2022), la movilidad se ha consolidado como un eje central de la vida urbana contemporánea, expresándose como un hecho diverso que entrelaza los sistemas de transporte con los procesos de circulación social.

Hoy en día, el mundo se ha vuelto más urbano que nunca, pues el 54% de la población mundial vive en las ciudades; mientras que en América Latina lo hace el 81% de la población y en el caso de México el 80% de los habitantes son considerados ciudadanos, por lo cual, Garza (2020) señala que de esta manera, el crecimiento de las ciudades ha estado ligado a un importante desarrollo de infraestructura vial, enfocada principalmente en hacer más eficiente el traslado por medio del vehículo a motor. Sin embargo, actualmente en muchos casos este modelo no contribuye sino a crear una mayor demanda de área transitable y provocar congestionamientos viales, pues el incremento del uso vehicular ha sido constante, lo cual ha tenido efectos negativos como la usurpación y el deterioro del espacio urbano, mientras que la expansión desordenada de las ciudades produce estructuras urbanas que dificultan la movilidad cotidiana, generando congestión y fomentando la dependencia del automóvil ante la limitada cobertura del transporte público. Sin embargo, amplios sectores sociales como se señaló anteriormente, carecen de acceso al vehículo privado, lo que provoca que sus desplazamientos sean concentrados en zonas específicas y contribuya a la saturación de arterias principales viales. Este escenario responde, en parte, a políticas de transporte orientadas a ciertos sectores sociales, generando exclusiones y refuerzan la interdependencia entre los habitantes que comparten tiempos y espacios de circulación (Bazant, 2011).

En términos analíticos, la movilidad urbana vincula la estructura urbana con el transporte (Islas, 2000), al expresar las necesidades de desplazamiento entre zonas funcionalmente complementarias en las que se desarrollan actividades económicas y sociales. Su configuración depende de la distribución espacial y del trazado urbano, lo que da lugar a distintos patrones tales como radiales, tangenciales, mixtos o multicéntricos organizados en torno a grandes arterias que conectan áreas residenciales extensas con destinos compactos de mayor densidad (Bazant, 2011). Respecto a los destinos, los desplazamientos urbanos se orientan principalmente al laboral, seguido por el escolar y finalmente por ser de mayor diversidad pero de menor cuantía, se agrupa en la categoría de “otros” y “se refiere a los desplazamientos a efectuar compras de víveres o ropa, vida social/diversión, ir al médico, bancos y docenas más” (Bazant, 2011, pp. 155-156). Cabe resaltar que es importante el volumen de desplazamientos urbanos, pues en el caso de la escuela, por ejemplo:

Durante los meses de vacaciones en verano, Navidad y Semana Santa se suspenden los desplazamientos escolares, situación que disminuye sensiblemente el tránsito de las ciudades, cosa que no sucede con el resto de la movilidad urbana al trabajo y a otros destinos que permanecen en circulación casi todo el año (Bazant, 2011, p. 156).

Figura 1. Esquema característico de destinos de viaje desde la vivienda.



- *Fuente:* Bazant, J. (2011). *Planeación urbana estratégica: Métodos y técnicas de análisis* (pp. 92–167). Trillas.

Así mismo, es necesario reconocer que también la movilidad urbana es un derecho y entender que “la movilidad y el transporte” no significan lo mismo, pues la movilidad refiere como bien se ha dicho, al “movimiento de bienes y personas en el espacio” (Litman, 2003), mientras que el transporte en este sentido:

Implica el traslado de personas o bienes de un lugar a otro. De manera más específica, el transporte consiste en el desplazamiento de personas o bienes en el espacio físico, facilita la movilidad, dota de accesibilidad a los territorios y tiene una importancia significativa en el desarrollo económico y social del país (García, 2012, p. 17).

Desde esta perspectiva, el derecho a la movilidad urbana se configura como una categoría analítica clave para comprender las relaciones entre vulnerabilidad y desigualdad socioespacial en contextos metropolitanos como la Ciudad de México. (Pérez, 2023).

En un plano normativo, el derecho a la movilidad se ha incorporado progresivamente en instrumentos jurídicos y de planeación urbana orientados a garantizar el acceso equitativo al espacio urbano. En México, su reconocimiento formal se consolidó con su inclusión en la Constitución Política en 2020, antecedida por su incorporación en la Ley de Movilidad del Distrito Federal (2014) y en la Constitución de la Ciudad de México (2017). Este marco establece la movilidad como un derecho por principios de accesibilidad, seguridad, inclusión e igualdad, con especial atención a grupos en situación de desventaja. La vulnerabilidad, en este contexto, refiere a condiciones sociales que generan barreras estructurales económicas, físicas o simbólicas para el ejercicio efectivo de este derecho (Pérez, 2023).

En el ámbito académico, el desarrollo conceptual del derecho a la movilidad ha sido limitado, aunque su problematización reciente se vincula con demandas de movimientos sociales que cuestionan la distribución desigual de infraestructuras y oportunidades de desplazamiento (Castañeda, 2020; Verlinghieri y Venturini, 2018). Esta perspectiva resalta su interdependencia con el derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en la vida urbana y acceder a bienes, servicios y equipamientos. En consecuencia, garantizar el derecho a la movilidad se configura como una responsabilidad estatal que requiere su institucionalización mediante

políticas públicas, instrumentos de planeación territorial y acciones redistributivas (Alves et al., 2020; Rangel y Silva, 2009).

Desde un enfoque crítico, para Alauzet (2021) la noción de “movilidad limitada” desplaza la atención desde las características individuales hacia las condiciones materiales y espaciales que restringen la circulación y la apropiación del espacio. Este planteamiento permite comprender la movilidad como resultado de configuraciones socioespaciales que producen restricciones diferenciales. Aunque los sujetos desarrollan estrategias para enfrentar dichas limitaciones, estas respuestas suelen implicar costos en otras dimensiones de la vida cotidiana, evidenciando la persistencia de desigualdades estructurales.

Resulta fundamental entender a la movilidad desde una condición básica para garantizar el acceso equitativo a la ciudad. En este sentido, garantizar el derecho a la movilidad urbana implica intervenir sobre el entorno construido y las condiciones de accesibilidad mediante el diseño de espacios inclusivos y la articulación de políticas sociales que reconozcan la movilidad como condición para el acceso equitativo a servicios urbanos. Así, la movilidad y la accesibilidad espacial se consolidan como elementos fundamentales para la construcción de ciudades más justas y para la materialización efectiva del derecho a la ciudad (Pérez, 2023).

CAPÍTULO 2. La movilidad urbana en la Ciudad de México.

2.1 Normatividad.

Se necesita tener una mejor regulación, tanto jurídica como de supervisión administrativa. De gran importancia como son las leyes principalmente en relación con la circulación por la carretera o la navegación aérea y que es añadida la legislación ferroviaria y marítima. De igual forma es de suma importancia, gestionar los servicios de horarios, tarifas, etc. También se requieren estudios económicos y gran cantidad de trabajo. De acuerdo al autor (Abejón, 1981), se puede destacar que los Estados tienen la función de controlar y así poder lograr la seguridad de los servicios públicos y algunos aspectos sobre el uso de vehículos como por ejemplo, licencias y permisos.

Es necesario que haya 3 factores, que ayuden en el aspecto de la infraestructura, equipo, la organización y política estatal, por último una organización de las empresas prestatarias del servicio y así poder ver el avance que ha tenido el sector transporte. Por lo tanto, el transporte público, sus principales funciones son; trasladar personas y cosas, en ciertas regiones o lugares dentro del país, están estratégicamente situados para la población, la industria y en las actividades humanas. Es importante conocer acerca de la visión de la política nacional de transporte y como está puede lograr desarrollarse. Hubo un fuerte efecto sobre la política de transporte en el desarrollo regional, por medio del Plan Global de Desarrollo durante 1980 y 1982. Este consiste en que la política regional y urbana tengan un desarrollo espacial armónico y además que se distribuyan los recursos económicos y materiales. Y todo esto a la vez implica 2 aspectos, que se genere un sistema amplio tanto en transportes y comunicaciones para lograr un desarrollo y un equilibrio haciendo referencia a distintas regiones del país. Por otro lado tenemos a los cuellos de botella, tratar de evitarlos, ya que trae como punto negativo que no haya desarrollado principalmente en las actividades económicas. Sin embargo, existe una limitación en los recursos que el Estado otorga al transporte en diferentes regiones.

El sector del transporte cuenta con una política nacional, que consiste en planes y programas oficiales, coordinación del transporte y regulación estatal, inversión y por último de tarifas y subsidios. Los planes y programas oficiales; su función es normar las acciones, los objetivos y metas de la política, por último los medios necesarios para alcanzarlos. El siguiente es sobre la coordinación del transporte y la regulación sirve para establecer características administrativas generales del sector. Cuando se habla de inversión consiste en el conjunto de recursos financieros ya sea público o privado. Mientras que las tarifas son aquellos recursos necesarios para afrontar los gastos necesarios.

Están enfocados principalmente en los planes y programas para el sector transporte en México. Se encontraron diversas deficiencias en lo referente a los objetivos.

- Plan Nacional de Transporte (1975): Elaborado por la secretaría de transporte con el fin de organizar y planificar el sistema de transporte en todo el país.

1. Busca igualdad de condiciones y trato tanto para el transporte privado (individual) como para el servicio público de servicio (colectivo).
2. Plantea otorgar subsidios importantes especialmente para el transporte de mercancías, con el fin de reducir costos y facilitar el comercio.
 - Plan Nacional de Desarrollo (1984-1988); este plan tiene en cuenta los siguientes objetivos específicos para el sector transporte:
 1. Ampliar la red de transporte para llegar a todas las regiones del país, asegurando que los beneficios lleguen a todos los territorios.
 2. Conectar los sistemas de comercialización y almacenamiento, para que el movimiento de bienes sea más eficiente y coordinado dentro de México.
 3. Mantener las instalaciones existentes y construir nuevas obras, carreteras, terminales y equipos necesarios para mejorar el servicio.
 4. Lograr que el sector transporte genere los recursos suficientes para mantener y operar sin depender tanto del financiamiento externo o del gobierno

Actualmente el Plan de desarrollo tiene diferentes metas por alcanzar y están en proceso en relación al contexto global. Al mismo tiempo, el transporte terrestre tiene como objetivo ser más sostenible y sustentable con el medio ambiente (Ley General de Movilidad y Seguridad Vial).

Los Estados han sido los encargados de crear organismos administrativos especializados en el transporte, ya que por medio de una legislación puede haber un control, la regulación del tráfico, la supervisión de los transportistas entre otras cosas.

2.2 Congestión vial.

Uno de los principales problemas más frecuentes en las grandes urbes, especialmente en la Ciudad de México es el tráfico, o mejor llamado “congestión vial”, siendo un fenómeno urbano de acelerado crecimiento que se ha ido agudizando en los últimos años. En primer término, la congestión vial “significa obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo” (RAE, 2014) y, por lo general se define “como la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos lenta e irregularmente” (Revista Española, 2001).

El congestionamiento vial en la Ciudad de México se ha convertido en una problemática estructural que impacta de manera directa en la vida cotidiana de los habitantes. En concordancia con algunos datos recientes, los capitalinos pierden alrededor de 184 horas al año en el tráfico durante horas pico, lo que equivale a 7.6 días completos varados en el tráfico (n.mas, 2025). Siguiendo esta línea, el informe de “TomTom Traffic” (2024) señala que, de un total de 501 ciudades analizadas, la Ciudad de México ocupa el primer lugar en congestión vial, con un promedio anual de 152 horas perdidas en el tráfico.

En la Ciudad de México, la congestión vial ha alcanzado niveles históricos, superando a la India con el tráfico más pesado a nivel mundial, siendo por segunda vez consecutiva, la ciudad ha sido consolidada como uno de los entornos urbanos con mayores problemas de movilidad rebasando a países como la India, Colombia y Perú en los índices de congestión vehicular.

Muy cerca de nosotros se encuentra la ciudad de Bengaluru, en la India, con un nivel de congestión del 74.4%. El resto de la lista tiene a ciudades como Lodz y Lublin en Polonia, Pune en la India, y otras capitales latinoamericanas como Bogotá en Colombia y Lima en Perú, que andan por ahí en el 69% de congestión (wradiomx, 2026).

Para darnos una idea de este gran fenómeno, autores como Huerta (2026), señala que el día más congestionado de 2025 en la Ciudad de México fue el miércoles 28 de mayo de 2025 fue el día en el que el tráfico llegó a un 117%, pero al llegar las 15:00 de la tarde el tráfico colapsó alcanzando el 167% a tal grado que avanzar apenas de 2.6 km en promedio te tomaba más de 15 minutos de espera, pues la velocidad media es de 17.4 km/h, en esas condiciones, caminar era más rápido que intentar cruzar la calle en coche.

Según el índice de tráfico, un trayecto de solo 5 km. en plena hora pico te puede quitar casi media hora. Y aunque los datos muestran una ligera baja respecto al año pasado, la realidad es que seguimos atrapados en la cima de este ranking (Herrera, 2026).

La problemática no se distribuye de manera uniforme, sino que se concentra en algunos puntos críticos donde la congestión vial se vuelve cotidiana. Entre los cruces

más críticos se encuentran los bajopuentes de Chapultepec e Insurgentes, la incorporación de Fray Servando a San Antonio Abad y el retorno de Río Churubusco y el Eje 3 Oriente. Esto no solo evidencia el alto número de vehículos en circulación, sino también fallas en la planeación vial y en los mecanismos de control.

A este problema se suman también aproximadamente 3,000 bloqueos y manifestaciones a diario, pues alrededor del día se plantea que ocurren aproximadamente 8 manifestaciones, según la Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México (2025), lo que complica aún más la saturación de las vialidades. Asimismo, cabe mencionar que los traslados que más tiempo demandan desde el hogar hacia el trabajo son alrededor de 64 minutos, mientras que el ir a consultas médicas toma 52 a 54 minutos, de acuerdo con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (2025).

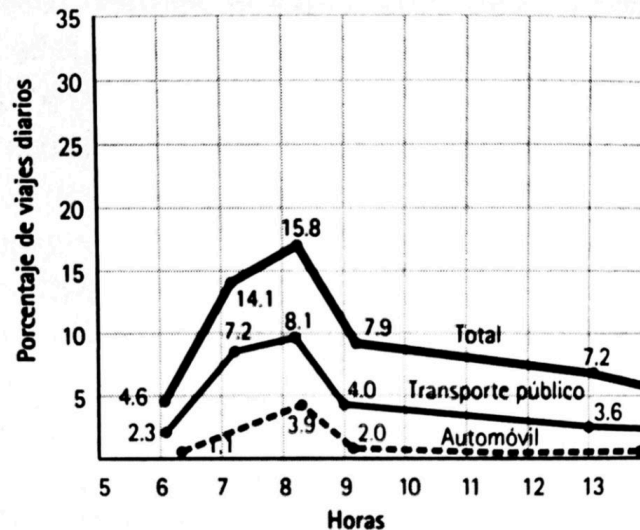
De acuerdo con lo anterior, en publicaciones como en “reels” de usuarios de instagram relacionadas al tema de la congestión vial, algunas personas comentan que han llegado a optar por vender su automóvil y comprarse una bici afirmando que es más cómodo y rápido:

Yo cambié la camioneta por la bici y todo bien, llego a todos lados cómodo y rápido, polanco y condesa en 10 minutos o menos. (Comentario 5 - usuario de instagram, 30 de enero de 2026).

Yo vendí mi coche y me compré una bici. Todo bien. (Comentario 3 - usuario de instagram, 30 de enero de 2026).

En suma de lo anterior, el tiempo que se pierde en el tráfico no solamente simboliza una cifra estadística, sino un impacto directo a la calidad de vida de las personas que habitan en la ciudad. Así como han planteado algunas personas en un reportaje de la página de noticias “Nmas”, “ese tiempo podría invertirse en actividades productivas o formativas, como continuar estudiando, en lugar de permanecer detenido en la congestión” (n.mas, 2025).

Figura 2. Variación horaria del transporte en la zona metropolitana de la Ciudad de México.



- Fuente: Bazant, J. (2011). *Planeación urbana estratégica: Métodos y técnicas de análisis* (pp. 92–167). Trillas.

2.3 Problemas de la movilidad urbana.

Existen innumerables problemáticas de movilidad urbana, en este apartado nos centraremos en algunas de estas. Uno de los principales problemas de la movilidad urbana en la Ciudad de México ha sido la expansión de la ciudad hacia las periferias. Algunos autores como Aguilar y López (2016) le llaman a este concepto “periferización de la pobreza”, para señalar que los grupos socialmente vulnerables de las metrópolis latinoamericanas tienen cada vez más la tendencia en vivir en asentamientos periféricos. Según Pérez (2023), en el campo de la movilidad cotidiana, se observa cómo las personas que residen en las zonas periféricas de la Ciudad de México enfrentan una situación de desventaja respecto al acceso a medios de transporte de mejor calidad, los cuales suelen ser más eficientes y ofrecen mayores condiciones de seguridad.

En las zonas periféricas de la ciudad, en donde una mayor parte de la población establece su hogar, son caracterizadas por tener una escasa concentración de actividad económica y una menor disponibilidad de servicios en comparación a las zonas de centralidad urbana el cual constituye en un concepto clave importante para este apartado, y es comprendido a partir de autores como Prado (2001), como el crecimiento del poder de gestión, así como las capacidades financieras y administrativas junto con los servicios y el comercio, creando edificios de gran altura

sin mayor control generando congestión de transporte, expulsando a los residentes hacia nuevas áreas residenciales, dejando la centralidad urbana sin residentes quienes se mantienen lo hacen en precarias condiciones de habitabilidad. Es en las periferias donde hay menor opción para el transporte público y un elevado costo y tiempo de traslado en alcaldías periféricas como “Alvaro Obregón y Gustavo A. Madero, las cuales tienen un menor acceso al transporte público” (Pérez, 2023, p. 125), las cuales este tipo de alcaldías principalmente cuentan con un sistema de transporte (transporte concesionado) como los peseros, combis y camiones e informal como las bicitaxis y mototaxis, los cuales de igual forma Pérez (2023) plantea que los habitantes los usan en mayor medida a pesar de que la gran parte de las unidades suelen estar en pésimas condiciones y poner en riesgo la seguridad de los habitantes, para así movilizarse hacia sus lugares de destino cotidianos.

El crecimiento urbano ha continuado hasta un punto crítico de forma acelerada en términos de planeación y acceso a la ciudad. Para lo cual esta situación ha dado como resultado una serie de problemáticas siendo una de las más relevantes la movilidad urbana ya que las personas que se encuentran en las periferias deben recorrer distancias mayores para llegar a sus trabajos, escuelas, servicios y espacios de consumo, lo cual implica que las personas inviertan más tiempo en sus traslados, gastar más dinero en el uso del transporte y enfrentar mayores dificultades para que puedan acceder de manera equitativa a las oportunidades que la ciudad, como la Ciudad de México brinda.

El incremento del parque vehicular ha sido causa debido diferentes causas, ya que hoy en día las agencias de autos ofrecen mayores facilidades a las personas de adquirir un automóvil particular, principalmente por razones financieras, de mercado y económicas, como estrategia el financiamiento ya que las agencias trabajan de la mano con financieras de bancos o propias las cuales pueden ofrecer un enganche bajo, pagos mensuales accesibles o plazos más largos. Pero no solo la dependencia hacia un automóvil se debe a lo anterior, pues hablando de ciudades como la Ciudad de México, muchas personas se ven en la necesidad y obligación de sacar un automóvil debido a los horarios laborales extensos, los traslados lentos del transporte público como el metro y metrobús, su saturación y sobrecarga, problemas de mantenimiento, retrasos y las largas distancias que la gente se puede hacer

desde su lugar de residencia hacia sus trabajos, escuelas y “otros”. El tener un automóvil particular para este tipo de situaciones es sumamente conveniente hasta cierto punto, pues de igual forma los problemas relacionados al congestionamiento vial no dejan de surgir ya sea en los en transporte público o en automóvil particular, de cualquier manera la congestión vial siempre se encuentra presente en las grandes urbes generando tráfico crónico en las vías primarias debido a la alta demanda de los diversos medios de transportes terrestres como los camiones de basura y trailers “el problema se agrava por tráileres atorados en bajopuentes y la falta de señalización” (n.mas, 2026) en las vialidades principales de la Ciudad de México generando desigualdades socioespaciales.

La página de wradiomx (2026) plantea que los problemas de movilidad urbana en las ciudades son incontables y complejos, no obstante el congestionamiento vial se ha vuelto para muchos una de las principales barreras de las personas todos los días, pues diariamente miles experimentan este fenómeno para trasladarse a sus lugares de destino, ya sea para llegar a su espacio trabajo, su lugar de estudio o a cualquier otra actividad impactando directamente en su tiempo, costos y su calidad de vida.

Para poder entender hasta cierto punto este fenómeno, basta con analizar los tiempos de traslado cortos, pues wradiomx (2026) establece que un recorrido de apenas 10 kilómetros puede tomar en un horario promedio alrededor de 34 minutos. Sin embargo, en el momento en que comienza la hora pico, la situación se dificulta, pues por la mañana el tiempo sube a 41 minutos y, por la noche alcanza 47 minutos para la misma distancia. Por otra parte, en trayectos más cortos como por ejemplo, de 5 kilómetros, toma unos 20 minutos recorrerlos por la mañana reflejando la misma problemática, mientras tanto por la noche el tiempo sube hasta los 23 minutos.

Aunque existen datos que muestran que el tráfico disminuye un 3.6%, la Ciudad de México continúa ocupando uno de los primeros lugares en niveles de congestión vial, lo cual evidencia que el problema se mantiene, visibilizando un desafío estructural para la movilidad urbana (wradiomx, 2026).

En primer lugar se encuentran las estrategias que utilizan las personas para contrarrestar las barreras de la accesibilidad. En el texto de Ruth Perez Lopez

(2023) sobre *El derecho a la movilidad urbana en contextos de vulnerabilidad*, nos menciona que las personas entrevistadas de su estudio “reportan muchos más momentos desagradables durante sus traslados de agradables”, ya que los traslados hoy en día son complicados y llenos de obstáculos, generando a las personas sentimientos de ansiedad, miedo y estrés que les lleva a tener una experiencia negativa de sus traslados por la ciudad. Para enfrentar este problema cotidiano, las personas en este estudio utilizan una serie de estrategias que les permite enfrentar las dificultades que se encuentren en sus caminos (Pérez, 2023).

Algunas estrategias más usadas por las personas son la disminución de los tiempos de traslado, es decir, programan y planean su viaje anticipadamente. Debido a la falta de transporte público, sus retrasos y el tiempo prolongado en que llega a los lugares de destino, muchas personas prefieren tomar taxi, aun cuando el costo es elevado para poder llegar a tiempo a su destino. Aunque por otro lado algunas personas prefieren volver a utilizar su automóvil particular sin importar que el uso de este implique un mayor gasto.

Derivado de lo anterior, Pérez, (2023) señala que otra de las estrategias usadas por las personas para trasladarse a sus lugares de destino mientras al mismo tiempo enfrentan obstáculos viales en sus trayectos es que aprenden a lidiar con el tráfico y los problemas generados por el mismo, otras combinan el uso del transporte público con su coche, es decir, trasladándose en su auto a un punto (como alguna estación del metro o metrobús) y de ahí tomarlos y de esta manera trasladarse a sus lugares de destino. Finalmente, otra de las estrategias utilizadas es el sorteo de los obstáculos, el cual se enfoca en que las personas caminan para llegar a sus destinos. En algunas situaciones, para que su traslados sea un poco más rápido, muchas personas optan por bajarse de la banqueta y caminar por el flujo vehicular ya que algunas de las banquetas suelen estar muy reducidas u ocupadas por algunos puestos ambulantes, materiales, autos estacionados o la demasiada congestión de gente que puede haber sobre las banquetas. En otras situaciones, de igual forma con el fin de hacer sus traslados sean relativamente más rápidos, las personas que utilizan el transporte público como las combis, micros y camiones, al momento en que estos llegan a quedar atrapados por el congestionamiento vial o cuando los semáforos ocasiona que el avance sea mínimo debido al exceso de

vehículos, las personas optan por descender de la unidad y continuar su trayecto caminando hacia sus respectivos lugares de destino.

2.4 Automóviles en la Ciudad de México

Para Moctezuma (2009), el auto es un símbolo de estatus en casi todos los niveles socioeconómicos, al igual que un valor simbólico, no sólo sirve para transportar, sino que además es un espacio de relaciones sociales y tiene complicaciones tanto en el ámbito económico, ambiental, urbanístico, político y de salud pública. Por lo tanto el auto es algo ideal para la mayoría de los ciudadanos e incluso para aquellas personas que no cuentan con tantos recursos económicos, hasta aquellas personas que sí. Ya que con eso podrían representar la condición económica, gusto o algunos atributos personales. Las ventajas que puede haber por medio de un vehículo son: accesibilidad, comodidad, velocidad, exclusividad e incluso seguridad.

En las ciudades latinoamericanas, aproximadamente en las décadas de los 90, hubo un incremento especialmente en el uso del automóvil y debido a ello trajo un crecimiento económico. Los automovilistas son aquellos que relatan de forma más extensa y precisa su experiencia con el tráfico (Capron y Pérez, 2016). En general, el tráfico genera una variedad de emociones como angustia, desesperación, enojo, cansancio. Es de suma importancia la interacción con los demás conductores, a la vez es muy difícil porque en ocasiones los transportistas no cumplen con cierto respeto o carecen de cultura vial.

Se puede experimentar incertidumbre, en las personas que no saben cuánto tiempo les llevará llegar a su destino. De igual manera, especialmente para aquellas personas que manejan, les puede generar presión ya que la mayoría tienen o cumplen con horarios fijos de trabajo o de estudio. Los conductores son capaces de identificar las horas de mayor afluencia de vehículos, factores y situaciones, ya sea por la lluvia, cierres de calle, manifestaciones o los viernes de quincena (Capron y Pérez, 2016).

La automovilidad tiene un papel importante ya que depende de lo sociocultural, del estatus social, al igual que de usos y costumbres. En México, especialmente existe una gran dependencia hacia el automóvil y a la vez este mismo está siendo un problema. Por lo regular, la función del automóvil es que sea más veloz, flexible y

cómodo pero solamente es para unos cuantos. Sin embargo, no sólo afecta a la colectividad, sino que además provoca contaminación atmosférica, accidentes de tránsito, congestión vial e incluso alargamiento de los traslados. Se ha tratado de que en la Ciudad de México se implemente más andar en bicicleta o en pie, control de estacionamientos e incluso la formación de calles peatonales. Tanto para los automovilistas como para los usuarios de transporte público, el inconveniente primordial de los viajes es la saturación de las vialidades o de los vehículos (Capron y Pérez, 2016).

Por medio del desarrollo, y el uso del automóvil, todo eso sirvió para que hubiera una expansión en las carreteras, construcción que tuviera más resistencia al paso de vehículos, más veloces, a la vez grandes obras como túneles, puentes, etc. Los automóviles, camiones o motocicletas tienen la energía de sus motores por medio de la combustión interna. El transporte es fundamental para las infraestructuras, de igual manera ha tenido la ventaja a pesar de haber una variedad de vehículos automóviles, así como camiones o camionetas, etc.

De acuerdo a los datos de las ENIGH (2010), el número de autos particulares en hogares de la CDMX, sólo era de 1.5 millones. Se destaca que 17% eran camionetas, 35% del parque vehicular que sería aproximadamente entre 1994 y 2010; mientras que en el 2011, 4.1 millones de automóviles se registraron en la CDMX. Existen algunos casos, en donde los autos de las personas que principalmente habitan en la CDMX, además estén registrados en el Estado de México o al revés. Otro punto importante es acerca de las motocicletas, han tenido un crecimiento, por ejemplo entre 1994 y el 2010 (10 veces más). Sin embargo, el número de bicicletas ha disminuido una tercera parte.

En la siguiente gráfica se puede inferir lo siguiente, sólo el 10% de los hogares con ingresos más bajos (el primer cuartil) posee un auto particular. En cambio, en los hogares con ingresos más altos (el cuartil más alto), la posesión de auto llega al 80%.

Esto significa que, aunque en la Ciudad hay muchos autos particulares, no todos tienen acceso por igual. El crecimiento del parque vehicular que se ve en los números responde a la capacidad económica de las familias:

Tener un auto es algo mucho más común entre quienes ganan más, y muy poco frecuente entre quienes tienen menos recursos. En otras palabras, la tabla nos dice cuántos autos hay en la Ciudad de México entre 1994-2011.

Figura 3. Automóviles registrados en el Distrito Federal 1994-2011.

	1994	1998	2000	2003
Automóviles Particulares	2,256,573	3,455,228	4,813,376	1,987,753
Vehículos de transporte público colectivo	109,931	27,489	27,793	24,705
Taxis		89,236	106,456	105,955
Vehículos de carga	202,984	275,309	349,422	61,652
Motocicletas	29,021	60,713	86,684	nd
Total	2,605,352	3,925,253	5,403,506	2,180,065
	2004	2005	2006	2007
Automóviles Particulares	2,278,412	2,592,621	2,812,289	3,191,524
Vehículos de transporte público colectivo	27,175	29,917	29,401	30,008
Taxis	106,121	106,763	108,041	104,066
vehículos de carga	62,087	74,974	77,951	86,546
Motocicletas	nd	nd	nd	nd
Total	2,473,795	2,804,275	3,027,682	3,412,144
	2008	2009	2010	2011
Automóviles Particulares	3,531,349	3,710,495	3,898,300	4,117,812
Vehículos de transporte público colectivo	30,492	30,340	30,340	30,625
Taxis	109,537	114,037	114,037	134,277
Vehículos de carga	94,089	98,990	106,069	11,985
Motocicletas	nd	nd	nd	17,590
Total	3,765,467	3,953,862	4,164,718	4,412,289

Fuente: Anuarios de transporte.

- Fuente: Anuarios de Transporte, (2011).

Se destaca que, actualmente la Alcaldía Iztapalapa, es la que tiene el mayor número de autos en la Ciudad de México. También tenemos que los autos por habitante son principalmente en la alcaldía Benito Juárez ya que cuentan con un automóvil por cada tres habitantes, a la vez Miguel Hidalgo y Coyoacán cuentan con un automóvil por cada 4 habitantes. Por desgracia tanto en la alcaldía de Milpa Alta e Iztapalapa cuentan con un menor número de autos por habitante. Además, el hecho de contar con un auto implica tener disponibilidad. A pesar de eso sólo se usa el 62% del parque vehicular privado de la CDMX, especialmente el uso del auto particular tiene una mayor concentración en las zonas de alto ingreso. Las alcaldías con el mayor uso de los autos disponibles son Benito Juárez y Magdalena Contreras, aunque está última tiene una tasa de motorización menor y un bajo número de automóviles debido al tamaño de su población (SETRAVI, s/f).

CAPÍTULO 3. Estudio de caso

3.1 Análisis de las entrevistas

El presente análisis, tiene como objetivo principal examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México, desde una perspectiva sociológica. Este enfoque no sólo permitió comparar las diferencias y similitudes entre ambos tipos de usuarios, sino también analizar las experiencias espaciotemporales de los usuarios en relación con algunas variables claves como el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante el mismo. De igual forma, se buscó identificar las percepciones y representaciones que construyen los usuarios durante sus desplazamientos cotidianos.

Como se abordó en la metodología, el trabajo de campo se basó en la realización de entrevistas, las cuales fueron aplicadas a cuatro informantes (dos hombres y dos mujeres), en las que realizan sus traslados diarios hacia diferentes destinos por la ciudad tales como escuela, lugar de trabajo y otros espacios. A manera de que una vez categorizadas en tablas, en una hoja de excel y transcritas las entrevistas, nos permitieron acceder a un amplio panorama de experiencias y opiniones personales facilitando así el presente análisis en función de los objetivos planteados del trabajo.

A partir de los testimonios recabados, nos compartieron sus vivencias en torno a su movilidad cotidiana, tanto en automóvil particular como en transporte público. De igual forma los entrevistados reflexionaron un poco acerca del fenómeno de la movilidad urbana y lo que significa para ellos trasladarse diariamente por y hacia la Ciudad de México.

La relación entre las entrevistas realizadas y los objetivos de la investigación se estableció a través del diseño de las preguntas formuladas, las cuales permitieron direccionar la información recaudada hacia los ejes centrales del estudio.

En ese sentido, para dar inicio al análisis cabe señalar que cada una de las cuatro personas entrevistadas dieron sus propios testimonios, puntos de vista y vivencias propias. A partir de los primeros datos recabados en la tabla 1, en primera instancia, se identifica que tres de los entrevistados son jóvenes estudiantes de entre 21 a 23 años, mientras que el cuarto participante tiene 47 años y la ocupación de él es diferente a los otros tres, ya que es comerciante y no habita en la Ciudad de México,

pero su espacio de trabajo si está dentro de esta, por lo cual esto abrió a un panorama más amplio por su experiencia de movilidad por la ciudad.

Tabla 1

PERFIL DE INFORMANTES

ENTREVISTA	SEXO	NOMBRE	EDAD	OCUPACIÓN
1	Femenino	Andrea Julieta	23	Estudiante
2	Masculino	Daniel	23	Estudiante
3	Femenino	Lidia Barbara	21	Estudiante
4	Masculino	César	47	Comerciante

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Al adentrarse a las primeras preguntas se encontró que tres de los entrevistados (entrevistado 1, 2 y 4), coinciden que su traslado desde su lugar de residencia a sus respectivos lugares de destino tiene una duración aproximada de entre hora y media, dos horas e incluso tres:

"Le calculo entre una hora o una hora y media" (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"Me hago alrededor de una hora y media o dos" (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"El tiempo es de dos horas y media a tres horas" (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

En contraste, dos de las entrevistadas, reportaron un tiempo de traslado de una hora, sin embargo una de ellas, específicamente en la entrevista 1, comentó que no solo se hace una hora y media, sino que en algunos casos se ha hecho una hora.

Respecto a esto, nos describen su tiempo de traslado de la siguiente manera:

"Yo más o menos le calculo entre una hora o una hora y media" (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"Me hago como una hora" (Lidia Barbara, comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

En relación con lo anterior, en el apartado 2.3 del capítulo 2 de este trabajo, se plantea que:

Basta con analizar los tiempos de traslado cortos, pues wradiomx (2026) establece que un recorrido de apenas 10 kilómetros puede tomar en un horario promedio alrededor de 34 minutos. Sin embargo, en el momento en que comienza

la hora pico, la situación se dificulta, pues por la mañana el tiempo sube a 41 minutos y, por la noche alcanza 47 minutos para la misma distancia.

Esta comparación permite evidenciar que, en la práctica, los tiempos de traslado experimentados por las personas entrevistadas superan los promedios citados en el párrafo anterior, lo cual muestra la influencia de algunos factores adicionales como las condiciones del tráfico o la saturación persistente del sistema de transporte.

A pesar de que el propósito de la investigación se orientó a contrastar las vivencias de dos usuarios de automóvil particular y dos de transporte público, los resultados muestran que, a pesar de utilizar estrategias como la elección de diferentes rutas, el uso de distintos medios de transporte público o el automóvil particular, de cualquier manera, a las personas entrevistadas les toma tiempo para llegar a sus destinos, desde hora y media a dos horas.

En términos generales, los testimonios revelan que independientemente de la movilidad de transporte seleccionada, los tiempos de traslado se mantienen por igual, alrededor de una hora, hora y media o hasta dos horas, siendo esta una problemática que se puede enfrentar cualquier persona en su vida cotidiana al movilizarse. Más que plasmar una igualdad entre las cuatro experiencias de movilidad urbana, lo que esto sugiere es que, en la Ciudad de México, tanto las distancias ya sean cortas o largas, como las condiciones estructurales, y la forma en que se organiza la ciudad, inciden de una forma similar en diferentes sectores sociales.

Condiciones de traslado

En cuanto a las respuestas de los entrevistados con relación a la pregunta sobre de qué manera describen las condiciones de su traslado, se pueden identificar varios elementos de análisis.

En primer lugar, identificamos una percepción negativa sobre esta pregunta, pues las respuestas de los entrevistados califican el traslado como estresante, pesado, insoportable y no bueno. Por lo cual esto evidencia una movilidad desfavorable en la Ciudad de México, en donde la condición de traslado es una experiencia común entre los usuarios tanto en transporte público como en el automóvil particular.

A continuación, se citan algunas de las respuestas en relación con lo planteado:

"En lo personal es estresante y pesado" (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"Es malo, eh... no es rápido, ja. Es pesado porque eh... el tráfico, el tráfico es insoportable ya entrando a la Ciudad de México. es estresante por lo mismo del tráfico, el...traslado no es bueno porque hay muchos, muchos baches, muchos topes y muchos semáforos" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Derivado de lo anterior, pudimos identificar también al tráfico como un factor central, pues el congestionamiento vial aparece como la principal causa de lo que causa ciertos descontentos. Se menciona, reiteradamente, que la congestión vial hace que incrementen los tiempos de traslado y genera estrés especialmente en horas pico o al ingresar a la Ciudad de México.

Un ejemplo de esto, se destaca en la siguiente información recopilada:

"Diría que hay días en los que lo siento bueno, tranquilo y rápido por el tema de que o salgo más tarde y no es hora pico eh, lo siento muy estresante. Porque eh ... también los niños de las secundarias y primarias que se trasladan a la escuela y pues eso hace tráfico" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"El tráfico es insoportable ya entrando a la Ciudad de México, es estresante por lo mismo del tráfico" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Por último, además del tráfico, se identificaron algunos factores estructurales y urbanos que afectan la experiencia, tales como la coincidencia de horarios escolares, la infraestructura vial deficiente como los baches, topes y semáforos y la falta de eficiencia del transporte público como perder el camión y tener que caminar.

"También los niños de las secundarias y primarias que se trasladan a la escuela y pues eso hace tráfico" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"Además, no me queda el camión, así que saliendo de mi casa, tengo que caminar" (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

"El...traslado no es bueno porque hay muchos, muchos baches, muchos topes y muchos semáforos" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Lo anterior nos demuestra que la movilidad es experimentada por las personas como una carga cotidiana identificada por el estrés, en donde el tráfico y las condiciones urbanas de la ciudad juegan un papel determinante en cuanto la percepción negativa de los traslados cotidianos.

Disminución y aumento del tiempo de traslado

La siguiente información recolectada da las respuestas sobre los factores que influyen en que el tiempo de traslado disminuya o aumente. A partir de esto, se puede identificar lo siguiente:

En primer lugar los entrevistados identifican que no solo existe un factor influyente que haga que el tiempo de traslado aumente o disminuya, sino que hay una combinación de elementos como el tráfico, el clima, manifestaciones, horas pico y fallas en el servicio. Por lo cual esto refleja que la movilidad es un fenómeno complejo.

“Digamos que pueden ser el tráfico es una, el clima también, ya sea cuando llueve, el tráfico se vuelve insoportable, eh... horas pico también por el tema de que salgo a las 7 de la mañana y la mayoría de las personas se trasladan a sus trabajos, etc., y fallas en el servicio en el metro” Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

“Yo siento que es el tráfico, porque si hay 4 puntos en el traslado que el camión llega a detenerse por el tráfico o suele avanzar muy muy lento. Que los camiones vayan muy lento” (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

“Tráfico, sobre todo tráfico y podría ser hora pico pero trato de evitar eso” (César, Comunicación personal, 2026).

Las fallas en servicios como en el metro y los camiones como las detenciones constantes o que avancen muy lento, también forman parte de los retrasos, demostrando que no solo el tráfico vehicular es el que afecta, sino también la calidad del transporte público.

“Fallas en el servicio en el metro; en el metro a cada rato se están deteniendo las líneas del metro” (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026)

“Hay 4 puntos en el traslado que el camión llega a detenerse por el tráfico o suele avanzar muy muy lento” (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

De igual forma, pudimos identificar que algunos de los entrevistados implementan algunas estrategias de adaptación las cuales mencionan formas de reducir el tiempo de traslado, o viajar en días con menor afluencia o evitar las horas pico, por lo cual refleja una adaptación a las condiciones.

"Para disminuir el tiempo definitivamente tiene que ser en día domingo cuando yo pueda ir, que no hay nada de tráfico. Podría ser hora pico pero trato de evitar eso" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Lo anterior nos muestra que el tiempo de traslado está determinado por una interacción de diferentes factores sociales y estructurales, en donde la congestión vehicular y la saturación en horas pico destacan como los principales, por lo cual esto pone en evidencia las limitaciones del sistema de movilidad y la necesidad de que las personas implementen algunas estrategias para mejorar así la eficiencia en los desplazamientos.

Interacciones sociales durante el tiempo de traslado

La siguiente información muestra, por una parte, los diferentes tipos de interacciones sociales que se forman durante el trayecto de los individuos partiendo desde su lugar de residencia hasta su destino y, por otro, la manera en que estas interacciones influyen en sus experiencias de movilidad. Partiendo de esto se identifica lo siguiente:

En general se observó que las interacciones sociales durante el traslado son escasas y de carácter práctico. A un cierto grado predominan los intercambios de interacción con personas como los vendedores ambulantes, quienes aprovechan ciertos momentos específicos, como por ejemplo los semáforos en rojo para ofrecer y vender productos o servicios, por lo tanto, esto puede también evidenciar y resaltar que hay una dimensión económica informal inserta en la experiencia cotidiana de movilidad.

Además de los vendedores ambulantes, también pudimos identificar la interacción con conductores, con policías aunque en menor medida, o personas para pedir alguna orientación. Como tal no se logra identificar una interacción constante entre las demás personas, y por ende lo que sí se identifica son dinámicas más bien individualizadas o casi nulas. Pudimos concluir con esta parte entonces que la convivencia en el transporte público se caracteriza más por la coexistencia que por la interacción, y puede relacionarse con el cansancio, el ritmo acelerado o la saturación del espacio.

Algunos claros ejemplos de lo anterior desarrollado, se señala en la siguiente información recopilada:

"Pues normalmente los vendedores me han tocado cuando el semáforo se pone en rojo y ellos aprovechan para ofrecer sus productos, para limpiar o para darles algo de dinero" (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"Pues las primeras veces cuando no sabía más o menos el camino, sí tenía que estar preguntando a policías o a gente que conociera la ruta y pues interacciones pues con el camión, eh... el, no sé, el pedir que me recarguen la tarjeta del metro, este... y ya, no, no hablo con nadie más" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"Es casi nula, rara vez que llego a conversar con un pasajero que vaya a mi lado. La verdad si se llegan a subir vendedores ambulantes en el trayecto, yo creo que como unos 5, es muy raro que les compre, a veces llegó a comprar o en ocasiones no" (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

"Casetas y vendedores ambulantes" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Finalmente, en cuanto a la manera en que influyen estas interacciones en relación con las experiencias de movilidad son diversas:

- Positivas:

"Siento que es de manera positiva, porque a veces compro algún producto y a la vez los estoy apoyando económicamente" (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

- Negativas:

"Negativa, porque a veces los choferes son muy groseros y prepotentes" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

- Indiferentes:

"Indiferente. Ni bien ni mal" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Las interacciones sociales durante el traslado son mayormente con baja intensidad relacional ya que la experiencia de movilidad se desarrolla en un entorno de escasa sociabilidad entre los usuarios, tanto de automóvil particular como de transporte público, en donde la valoración de estas relaciones e interacciones varían tanto en lo positivo, lo negativo y la indiferencia.

Lo más frustrante del tráfico

En el siguiente apartado se recogen respuestas de los cuatro entrevistados centrándose a lo más frustrante de la congestión vehicular y permite identificar varios ejes de análisis comunes:

En primer lugar, se identificó la congestión vial como un generador emocional y de malestar, pues en la primera respuesta aparece el calor, el dolor de cabeza, las groserías y la incertidumbre como factores centrales, por lo cual esto demuestra que el congestionamiento vial no solo es percibido como un problema de movilidad urbana, sino también como una experiencia que impacta en el estado de ánimo y el bienestar de las personas.

"Podría ser que, por lo mismo del calor, la gente le provoca dolor de cabeza, que te digan groserías y también de tener esa incertidumbre de no saber en qué momento podrás avanzar. Y avanzar me refiero a tramos largos" (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

En segundo lugar, se percibió que la interacción con otras personas durante sus traslados se distingue como una fuente de frustración, pues el segundo entrevistado destaca su molestia hacia otros usuarios como niños y camiones escolares. Por lo cual demuestra que más allá de la pura congestión, el problema se encuentra de la misma manera en la convivencia en el espacio vial, especialmente cuando ciertos vehículos ralentizan el trayecto.

"Lo más frustrante del tráfico para mí sería soportar a la gente, eh... y a los niños, a veces lo que son los camiones escolares van muy lento y hacen demasiadas paradas y que mi camión vaya detrás de esos camiones hace que mi traslado sea más frustrante" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

En tercer lugar, se percibe que tanto el tiempo como la distancia se distorsiona, pues en la tercera respuesta se indica que algunos trayectos cortos se vuelven largos debido al congestionamiento vial. Lo cual evidencia que la congestión modifica la experiencia de los espacios urbanos, causando que las distancias se sientan mayores de lo que suelen ser realmente.

"Es más frustrante, más en el camino. En sí no te haces tanto, tu trayecto puede ser cerca, pero por el tráfico se vuelve largo" (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

Por último, se detectó al congestionamiento vial como una pérdida de tiempo y un factor de estrés, ya que la cuarta persona entrevistada respondió lo siguiente:

"Lo más frustrante es que si llegas a... a llevar prisa, el tráfico lo hace más estresante. Entonces no, no, no, no, definitivamente es lo peor que puede haber... eh te quita mucho tiempo, es pérdida de tiempo" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Es de suma importancia señalar que lo anterior es uno de los puntos más constantes en estudios y términos de movilidad ya que el tiempo perdido es percibido como uno de los más importantes.

A manera de cierre de lo analizado, la congestión vial es experimentada de múltiples formas, no solo como un retraso en los traslados, sino también como una

experiencia espaciotemporal que combina el estrés, el malestar físico, problemas con otros usuarios y una gran sensación de que uno pierde el tiempo. En su totalidad, se considera que las respuestas nos muestran que la frustración es producto de la congestión.

Estrategias que emplean las personas ante los retrasos, horas pico y el tráfico

Lo siguiente se centra en los usuarios que, debido a diversos factores, se ven obligados a modificar sus trayectos mediante estrategias o alternativas para poder llegar a sus destinos. Entre estos factores, el más recurrente es el congestionamiento vial, el cual suele originarse por accidentes, horas pico, retrasos, manifestaciones, entre otros. En este sentido, el análisis aborda las estrategias que los usuarios del transporte público y de automóvil particular emplean para optimizar sus tiempos de traslado.

Algunas de las personas entrevistadas señalaron que optan por tomar rutas alternas que ya conocen o recurren al uso de aplicaciones móviles, como Google Maps, con el fin de encontrar caminos más rápidos y eficientes.

"Por lo general tomo otra ruta" (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"Sigo la aplicación de Google Maps y la aplicación misma me va eh... mandando por otras rutas, buscando calles, buscando atajos, y es como puedo llegar más rápido" (Cesar, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Sin embargo, una de las personas entrevistadas, dice que, para él, tomar otra ruta diferente no le es factible porque incluso siendo así se haría más tiempo y gastaría más dinero.

"Nada más sería salir temprano, tomar otra ruta no, porque me haría más tiempo y gastaría más" (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

Y finalmente hay quienes simplemente optan por caminar y usar servicios de transporte privado, aunque esto implique gastar más dinero al trasladarse de esta manera.

"Pues tengo una opción que es caminar rápido o tomar Uber" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

Podemos señalar entonces que las estrategias que emplean las personas para llegar más rápido a su lugar de destino varían según sus percepciones, posibilidades y recursos disponibles. Pues mientras algunos optan por otras rutas alternas o el uso de aplicaciones digitales para mejorar sus trayectos, otros contemplan que estos cambios no son viables debido al costo o al tiempo que implican, priorizando salir con anticipación. De igual forma hay también quienes recurren a otras opciones como caminar o usar servicios de transporte privado, lo cual implica un mayor gasto que se ven obligados a hacerlo. En conjunto de lo anterior, al hablar de las estrategias empleadas por los entrevistados, estas representan un ejercicio de motilidad y de capital de movilidad, pues en el artículo de Ruth Pérez López *“Sobre el derecho a la movilidad urbana en contextos de vulnerabilidad: el caso de los barrios periféricos de la ciudad”* plantea lo siguiente:

Para enfrentar esta cotidianidad marcada por la adversidad, las personas desarrollan estrategias que les permiten sortear las dificultades que se presentan en su camino. Las dinámicas de los actores que desarrollan cierta pericia en su día a día que les permite atenuar las desigualdades de acceso a la ciudad. Esta “pericia” ha sido descrita por Kaufmann por primera vez bajo el concepto de “motilidad” (2002) referente a un “capital de movilidad” que permite “evitar la irreversibilidades socio-espaciales”. Este concepto se refiere a que el hecho de ser más o menos móvil no está únicamente determinado por factores externos, socioeconómicos o de accesibilidad geográfica, sino también por la capacidad de los individuos de poder desplazarse. Esta “capacidad” o “capital” de movilidad han sido analizados por investigadores enfocados en aprehender las estrategias desarrolladas por los hogares cuya movilidad se ve restringida por la falta de acceso a un automóvil (Pérez, 2023, pp. 134-135).

Inversión del tiempo en otras actividades

Otro de los aspectos que también se identificó y que resulta relevante desarrollar en este análisis, es que las personas preferirían dedicar más de su tiempo a otras actividades en lugar de permanecer horas o minutos en el tráfico. En este sentido, los entrevistados mencionaron las cosas en las que les gustaría aprovechar el tiempo que actualmente pierden en el congestionamiento vial para realizar actividades más productivas, significativas o de mayor provecho tales como:

1. Leer.

“Pues la verdad a mí me gustaría invertir más mi tiempo en ir leyendo” (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Hacer tareas.

“En... mis tareas, la verdad me gustaría vivir más cerca de la universidad justamente para eh, dedicarle esas dos horas de camino a dos horas a mi tarea” (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Desayunar adecuadamente.

“Desayunando correctamente y no rápido. Sólo eso” (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

4. Convivir con sus hijos.

“Yo preferiría eh...aprovecharla para pasar tiempo con mis hijos” (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

En relación con lo anterior, podemos determinar que el tiempo destinado al tráfico es identificado por las personas como algo desaprovechado que podría guiarse a un número de actividades más significativas y productivas. Los testimonios nos revelan un interés común por aprovechar ese tiempo en acciones que contribuyan a su desarrollo tanto personal, como académico y bienestar, por lo cual evidencia el impacto negativo del congestionamiento vial en la calidad de vida de las personas.

Experiencias del espacio

Una de las cosas que también encontramos en común entre los usuarios de automóvil y transporte público son las experiencias del espacio al trasladarse en automóvil particular y en transporte público, puesto que en el caso de los usuarios de automóvil particular estas experiencias las expresan de forma similar en el transporte público, a pesar de que dicen que el automóvil haya una cierta comodidad:

“Una de las ventajas es la comodidad. Sería más que nada entre comodidad y seguridad” (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"En automóvil particular el tráfico sigue siendo el mismo, entonces hay veces que, si puede ser igual de frustrante, no por el solo hecho de ir en carro va a ser más rápido" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"Nada más sería la comodidad" (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

Mientras que en algunos casos fueron negativamente las respuestas hacia el automóvil particular:

"Pues una necesidad realmente" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Por ende, viene como resultado lo mismo, pues la experiencia puede ser valorada como buena o mala:

"Diría que podría ser o muy buena o muy mala depende el tipo de día y también del clima. En automóvil particular el tráfico sigue siendo el mismo, entonces hay veces que, si puede ser igual de frustrante, no por el solo hecho de ir en carro va a ser más rápido" (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

En algunos de los casos también lo consideran estresante para ambos casos, la experiencia es mala y prefieren usar el transporte público porque es más rápido que el automóvil particular.

"Como te mencioné anteriormente, lo describiría estresante para ambos casos, porque mi lugar de destino no es lejos, pero se toma más tiempo por el tráfico" Lidia Barbara, comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

"Pues si pudiera usaría más el transporte público. Al trasladarme en automóvil eh... pues mala... En el transporte público es más rápido" (Cesar, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

A manera de cierre podemos decir que las experiencias de movilidad, tanto en automóvil particular como en el transporte público, tienden a relacionarse más de lo que se podría suponer, porque, aunque el automóvil sea asociado a tener una mayor comodidad y hasta cierto punto seguridad, no garantiza que el traslado tenga mejores condiciones. El congestionamiento vial aparece como un factor que determina e iguala las dos experiencias, generando estrés y frustración independientemente del medio utilizado. En este sentido podemos decir que la percepción de la movilidad resulta incierto, ya que o puede ser positiva o negativa según el contexto que se dé, pero que, en términos de eficiencia, el transporte público es valorado incluso como una opción más rápida, lo que hace que a

algunos usuarios preferirlo a pesar de sus desventajas en cuanto a seguridad y comodidad.

Significados sobre el automóvil

Ahora el siguiente apartado, trata acerca de los entrevistados lo que representa el automóvil particular, en pocas palabras es la comodidad.

1. Comodidad y seguridad:

”Sería más que nada entre comodidad y seguridad” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Frustración:

”En automóvil particular el tráfico sigue siendo el mismo, entonces hay veces que, si puede ser igual de frustrante, no por el solo hecho de ir en carro va a ser más rápido” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Comodidad:

”Comodidad” (Lidia Barbara, comunicación personal, 12 de marzo de 2026).

4. Necesidad:

”Pues una necesidad realmente” (Cesar, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Después de lo anterior se identificaron algunos factores sobre lo que representa o significa el uso del automóvil, pues “En términos funcionales la conducción de un auto genera desde las mejores hasta las peores sensaciones, emociones y disputas” (Moctezuma, 2009, p. 26)

Como punto importante, se puede destacar que el uso de los traslados en automóvil particular sirven más que nada para la comodidad, seguridad o una necesidad.

Influencia del tráfico en las experiencias cotidianas con el uso de automóvil particular

Ahora, el siguiente apartado trata acerca de los entrevistados específicamente para aquellos que utilizan el automóvil particular. Especialmente las emociones que les pueda generar, son por ejemplo el estrés, afecta mucho porque tienen que vivir con la incertidumbre de no saber si puede llegar a tiempo, o demasiado tarde. Y eso a la vez genera problemas laborales. Además tener un auto conlleva a tener una responsabilidad ya que supone tener que pagar una tenencia, gasolina, espacios para poder estacionarse, siempre y cuando respeten los reglamentos, al igual que depende a donde vaya o no.

”Me genera mucho estrés por querer llegar a tiempo a mi destino, por lo regular prefiero llegar media hora antes aunque esté esperando afuera del lugar” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

”No pues en todo, al cien por ciento influye el tráfico. Te estresa...” (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Como punto importante, se pudo destacar que específicamente en los entrevistados que usan el automóvil particular por lo general una de las emociones que les genera es el estrés.

Ventajas y desventajas con el uso de automóvil particular

A continuación se presentan las respuestas de los entrevistados en relación a las ventajas y desventajas que tiene el uso del automóvil particular en comparación al transporte público. Partiendo de esto, se pueden identificar algunas cosas importantes:

Algunos de nuestros entrevistados coincidieron en que el automóvil tiene hasta cierto punto una mayor comodidad si lo comparamos con el transporte público. Por lo cual esto se asocia en que uno puede viajar sentado, evitar aglomeraciones y tener un espacio propio y más privado, por lo cual influye directamente en la percepción positiva de las personas del automóvil particular.

“Una de las ventajas es la comodidad al igual que la rapidez” (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

“Sí voy en un automóvil particular, pues la mayor ventaja es que no vas haciendo mil paradas y eso te ahorra muchísimo tiempo de traslado y tampoco lidio con la gente. Las ventajas pueden ser una, que puedo tomar atajos más rápido y puedo llegar más rápido. Este... no gasto dinero obviamente y... ya” (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

“Nada más sería la comodidad” (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

"Las ventajas del automóvil es que puedo traer la mercancía que ocupo o el equipo que ocupo” (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Encontramos también que algunos de los entrevistados consideran que el automóvil particular puede ser una ventaja relativa ya que ahorra tiempo por ser más rápido debido a las pocas paradas que hace y una cierta posibilidad de tomar en algunos casos atajos. Sin embargo, otros señalan que el tiempo de traslado viene siendo el mismo debido al congestionamiento vial.

“Las ventajas puede ser una, que puedo tomar atajos más rápido y puedo llegar más rápido” (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

“Pero la verdad el tráfico es el mismo, me tardo lo mismo. Nada más sería la comodidad y desventaja que es el mismo trayecto que el camión" (Lidia Barbara, Comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

Por último, se identificaron algunas ventajas funcionales específicas, pues nuestros entrevistados ya que mencionan algunos beneficios particulares en los cuales no son viable en el transporte público, pero para el automóvil particular representa una ventaja práctica.

"Las ventajas del automóvil es que puedo traer la mercancía que ocupo o el equipo que ocupo” (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

A pesar de que el automóvil particular es catalogado por ser cómodo, autónomo y en ciertos casos funcional, estas se ven limitadas por el congestionamiento vial, que surge como el principal problema. En consecuencia, la llamada superioridad del automóvil contra el transporte público se relativiza, pues en términos de tiempo de traslado, los dos pueden resultar equivalentes en contextos con mayor concentración de congestionamiento vial.

Diferencia en las experiencias de movilidad

Desde la percepción de cada persona entrevistada, se puede destacar y señalar en lo siguiente sobre lo que ellos mencionan como diferencias en las experiencias de movilidad es que en el automóvil existe una cierta comodidad, mientras que en el transporte público no, a pesar de que uno no va tan cómodo, la ventaja es que uno puede llegar más rápido a su destino, sin embargo, también mencionan que viene siendo lo mismo hasta cierto punto, pues en la entrevista número tres se menciona lo siguiente:

"Pero, en movilidad yo creo que ninguna porque lo que he visto es que en el automóvil particular también este presenta desventajas con el tráfico. No encuentro muchas diferencias, a lo mejor sería porque voy más cómoda, un poquito más cómoda, pero la verdad es que el trayecto es el mismo, porque por el tráfico nos detenemos y llego más tarde a mi destino" (Lidia Barbara, comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

En relación con lo anterior, se considera que cada persona tiene una experiencia de movilidad cotidiana diferente y por ende la perspectiva también lo es. Un ejemplo claro de esto es la respuesta de dos de los entrevistados:

"Pues diría que sí. La principal diferencia es que la persona que va en transporte público, va a tardar más en llegar que la persona que va en automóvil particular por lo mismo de las paradas, de que tienen que esperar a la gente o... no sé, estar haciendo sus bases, estar soportando a los conductores, o sea, si" (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"Ah sí claro, si, de que hay diferencias hay diferencias. En el automóvil, eh... pues hay comodidad de alguna forma, manejas a tu ritmo. En el transporte público eh... pues la diferencia es que no vas tan cómodo que digamos, pero la ventaja es que de alguna forma llegas más rápido a tu destino" (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Las entrevistas en este apartado nos muestran que no existe una diferencia total entre los dos medios de transporte, sino más bien variaciones que dependen de la experiencia de cada usuario, pues mientras algunos señalan las dificultades y la lentitud del transporte público, otros señalan que las condiciones de la congestión

vial afectan por igual a los que utilizan el automóvil particular. En este sentido, en donde las ventajas y desventajas de cada medio de transporte no se quedan intactas, sino que varían dependiendo de las situaciones y las percepciones de cada individuo al movilizarse por la Ciudad de México. Por lo tanto la movilidad se destaca como una experiencia que cuenta con un carácter social, contextual y subjetiva.

Desde el ámbito sociológico y de acuerdo con las entrevistas que aplicamos a los cuatro informantes (dos hombres y dos mujeres), el tiempo de traslado es algo importante para ellos, ya que la mayoría se hacen alrededor entre una hora, y una y media a su lugar de destino. Dado que a dos de los entrevistados les es más útil el automóvil mientras que a los otros dos el transporte público. Las emociones que principalmente generan son el estrés, pesadez y frustración y que cabe destacar que ninguno de los informantes cuenta con una interacción entre los demás usuarios, y que rara vez son los vendedores ambulantes con quienes solo se relacionan, pero es casi nula o breve la interacción que se da.

Movilidad e inseguridad

Ahora el siguiente apartado, trata acerca de cómo los usuarios en transporte público son los más expuestos a correr riesgos ya sean asaltos, robos o incluso violencia física.

1. Incertidumbre en el automóvil particular:

"Yo creo que depende de cada uno, porque también cuando estás en el automóvil pueden haber ciertas situaciones como asaltos. A pesar de ello, estarían en el automóvil" (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Seguridad en el metro:

"Pues en el transporte público, digo en el automóvil, también tiene inseguridades. Me siento más seguro en el metro quizá" (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Seguridad en el automóvil particular:

"Yo siento más seguridad en el automóvil particular" (Lidia Barbara, comunicación personal, 12 de marzo de 2026).

4. Incertidumbre en Automóvil Particular/Transporte Público:

”Pues antes era el más seguro, antes era en el automóvil particular pero ya en estas alturas pues es lo mismo, en transporte público o...o...el particular” (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Después de lo anterior, también se identificaron algunos factores importantes sobre la inseguridad que se da principalmente a los usuarios que usan el transporte público:

La inseguridad que caracteriza al transporte en autobuses, no sólo se refiere a los problemas de asaltos a bordo, sino también a los riesgos de atropellamiento cuando los pasajeros abordan las unidades, sobre todo los camiones de línea, alguno de los cuales hacen paradas improvisadas en plena autopista (Vadillo, 2019, p.241).

Como punto importante, se destaca que tanto en el automóvil particular como en el transporte público se puede experimentar casos de asaltos. Pero hay menor riesgo en el automóvil particular.

Ahora en el siguiente apartado trata acerca de que los entrevistados se sienten inseguros en ciertas regiones que usan principalmente para sus rutas al servicio social, a su trabajo o a la Universidad.

1. Inseguridad en ciertas regiones:

“Sí me he sentido insegura. Por ejemplo, si me voy de lado de Ermita, justo cuando estoy entre Barrio San Antonio, Pueblo de los Reyes o Ganaderos siento que no hay mucha seguridad” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Traslado inseguro:

“Pues digamos, como te acabo de decir, el que más me causa inseguridad es el traslado de Lomas Estrella hacia la Universidad por el tema de que es un camino un poco largo y luego a veces está muy solo” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Inseguridad en avenidas:

“Me he sentido insegura cuando es, no en puntos exactos, sino cuando es muy tarde o muy noche es cuando me siento insegura” (Lidia Barbara, comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

4. Inseguridad vial:

“Eh... pues definitivamente cuando se hace el tráfico que están todos los automóviles parados... y empiezan a haber vendedores ambulantes o franeleros o gente que pasa cerca de ti, motonetas... es cuando se siente la inseguridad” (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Después de lo anterior, también se identificaron algunos factores importantes sobre los asaltos que se han presenciado.

Como punto importante, podemos destacar que hay lugares en específico en donde se sienten más inseguros, debido a que no hay gente, iluminación o también depende si es muy tarde.

Inseguridad y estrategias de movilidad

Ahora en el siguiente apartado trata acerca de que los entrevistados han tenido que modificar tanto sus rutas como los horarios, para poder tener una mejor seguridad.

1. Varias rutas:

“Hay ocasiones que si me voy más temprano o voy intercambiando algunas tardes por Periférico o unas noches por Ermita.

2. Modificación de horarios y rutas:

“Sí, sí he modificado algunas rutas. Medios de transporte sí, también eh...el metrobús también lo he implementado últimamente, eh horarios pues...quizá no regresarme a tal hora en ciertos lugares por lo mismo de la seguridad, pero nada más” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Modificación de rutas:

“Aja. Por lo regular suelo ehh...sólo a veces cambiar de rutas donde tengan más iluminación o salir más temprano de mi lugar donde estoy para llegar a mi destino que es mi casa, o en ocasiones, sólo optar por el Uber” (Lidia Barbara, comunicación personal, 12 de marzo de 2026).

4. Confirmación de seguridad:

“Ehh sí” (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Como punto importante, se destaca que es necesario que cambien sus rutinas principalmente por su seguridad.

Infraestructura y movilidad

En el siguiente apartado trata acerca de los entrevistados sobre aquellos factores, que pueden ayudar o no en la seguridad, así como la iluminación, infraestructura, saturación o la interacción con otros usuarios. Especialmente, para que les sirva y de alguna manera evitar actos delictivos o accidentes También depende mucho de cómo estén diseñadas las banquetas, que haya la presencia de rampas y evitar que haya obstáculos que impidan poder circular sin ningún problema.

1. Falta de iluminación e infraestructura:

“Creo que serían la iluminación y la infraestructura. La iluminación sería por lo mismo de que no hay luz casi no sale la gente” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Miedo a la falta de iluminación:

”Pues digamos que la iluminación hay veces en las que a mí me da miedo como salir de mi casa más temprano por el hecho de que es de noche y...pues me causa un poco más de conflicto” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Lugares inseguros:

Entrevistado 3:”Yo siento que la iluminación, la iluminación a veces siento que los lugares están muy oscuros y son muy solos, entonces aumenta la inseguridad” (Lidia Barbara, comunicación personal, 12 de marzo de 2026).

4. Sin razones:

Entrevistado 4:”No, ninguna. No la verdad es que ninguna” (César,comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Después de lo anterior, también se identificaron algunos factores que favorecen o no a la inseguridad.

Desde la planeación urbana, es necesario reconocer que si se tomaran en cuenta las experiencias y necesidades de las mujeres, desde su propia voz, se sabría que para ellas puede representar mayor grado de incertidumbre la iluminación de un parque o de una calle que la presencia de policías o bien la realización de actividades vecinales que promuevan la apropiación del espacio urbano, más que la colocación de patrullas o el incremento de los rondines de las mismas (Capron y Sánchez, 2015, p. 232).

Como punto importante, se puede destacar que muchas veces la seguridad depende de ciertos factores como infraestructura urbana, iluminación, que influyen en la experiencia de las personas.

Género y movilidad

Ahora en el siguiente apartado, es en relación con el género, en nuestro caso se contó con el testimonio de dos mujeres. Como sabemos, las mujeres son las que más experimentan la violencia en el espacio público al vivir en una sociedad patriarcal y que justamente el género es un factor que influye en la experiencia de movilidad urbana.

De acuerdo con nuestros informantes, nos explicaban que si han vivido o visto acoso a mujeres y que incluso eso las ha llevado a tener que cambiar de ruta o de plano evitar pasar por ese lugar y esto a la vez se relaciona con el enfoque anteriormente mencionado sobre la seguridad.

1. Vulnerabilidad hacia la mujer:

“Claro que no es la misma. Siento que la mujer es la más vulnerable ante este tipo de situaciones ya sea como el acoso o de manera verbal” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Empoderamiento sobre el género:

“Digamos que sí... y no porque mmm... hay veces en que algunas eh chicas abusan de su género para ceder a lugares o tiene que ser obligado y pues no saben si uno viene cansado o enfermo” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Acoso hacia la mujer:

“Yo siento que los dos presentan riesgos, los dos géneros sin embargo, a veces las mujeres se ha visto en ocasiones que se llegan a presentar acoso” (Lidia Barbara, comunicación personal, 12 de marzo de 2026).

Después de lo anterior, también se identificaron algunos factores que han experimentado tanto los hombres como las mujeres en la movilidad urbana.

Las mujeres viven, experimentan y asimilan el temor en la urbe desde muy temprana edad. A través del proceso de socialización, aprender ciertas estrategias de protección en la ciudad, para garantizar su seguridad ante amenazas (reales o imaginarias) vinculadas con su cuerpo y más específicamente con su sexualidad (Nieto y Esquivel, 2015 citado en Capron y

Sanchez, 2015).

Como punto importante, podemos destacar que la mujer es la que presenta más situaciones de acoso o violencia. Pero también llegan a sacar provecho para obtener algo y sólo ver por ellas mismas.

Ahora tenemos en el siguiente apartado, que no existe el respeto a la mujer, a pesar de todos los cambios que se han hecho. Estos testimonios, se refieren a los prejuicios y estigmas de género, donde culturalmente se considera que las mujeres son malas conductoras de autos.

1. Desigualdad y falta de respeto:

"En algunas ocasiones...podría ser que si te ven manejando y tratando de dar una vuelta a pesar de que pongas tus direccionales. Si el otro conductor es hombre, le vale que tú quieras dar la vuelta y a fuerzas te avienta el carro" (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Acoso hacia la mujer:

"Sí una vez...eh...a mi mamá una vez...s" (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Cambio de rutina:

"Yo creo que el acoso hacia la mujer. Pues impactan porque, ehh ya no toman la misma ruta, dejé de tomarla por cierto tiempo como una semana y después vuelvo a tomarla" (Lidia Barbara, comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

Derivado de lo anterior, también se identificaron algunos factores sobre las experiencias de acoso.

Podemos observar que las mujeres adoptan medidas que llevan, incluso, a la modificación de su cuerpo por miedo a las agresiones. Sin embargo, éstas no representan soluciones al problema del temor generado o alimentado por el acoso sexual callejero, por lo que, aun con la implementación de dichas estrategias, no se garantiza el libre acceso de las mujeres a la ciudad (Capron y Sánchez, 2015, p. 226).

Como punto importante, podemos destacar que se pueden presentar este tipo de situaciones en donde la mujer es más vulnerable debido a que son las que sufren

más riesgos. De igual manera, también los hombres, son los que viven riesgos, las mujeres padecen otro tipo de violencias en una sociedad patriarcal. Todo esto, depende de la manera en que los individuos circulan ya sea en las calles, entre mucha gente, transportes públicos o en restaurantes. La heterogeneidad de la ciudad depende por ejemplo, del nivel socioeconómico, género o de la edad.

Movilidad y desigualdad

Ahora en el siguiente apartado podemos observar que en cada uno de los entrevistados manifiestan varios tipos de desigualdades en la movilidad, la cual la atribuyen también a ciertos grupos sociales.

1. Desigualdad en adultos mayores:

”Sí existen, lo podemos ver con los adultos mayores, la mayoría de la gente no les tienen paciencia o incluso ya no respetan los lugares que precisamente son reservados para ellos” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Desigualdad económica:

“Diría que sí, por el hecho de que... soy una persona que a diario gasta una cierta cantidad, hay personas que no lo tienen, entonces yo los he visto como piden dinero o por cincuenta centavos hasta incluso no los suben al camión” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Desigualdad para las personas con discapacidad:

”Sí, yo lo he visto por la discapacidad, a veces no es accesible. Puedo observar que en transporte no es accesible para ellos, ya que hablando desde las banquetas son muy altas, los carros estorban o no esperan que te subas correctamente” (Lidia Barbara, comunicación personal, 12 de marzo de 2026).

4. Desigualdad en el transporte público:

Entrevistado 4:”Sí, si, si hay desigualdad en el transporte público” (César, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

Después de lo anterior, también se identificaron algunos factores que son acerca de las personas de minusválidos en el transporte.

“Desde 1970, el Gobierno y las Organizaciones No Gubernamentales de Curitiba desarrollaron acciones para integrar a los minusválidos a la vida de la ciudad (Escudero, 2017, p.127) En el campo de los desplazamientos de minusválidos con objetivos de educación, se crearon

cursos especiales y, en 1996, se inauguró el Sistema Integrado de Transporte para la Enseñanza Especial (Sistema Integrado de Ensino Especial, SITES).

Como punto importante, podemos decir que lamentablemente existen desigualdades, debido a que existe una pésima calidad de infraestructura o hay una poca accesibilidad. Así, la experiencia de movilidad urbana está condicionada por diferentes factores, como el género, variables económicas, la edad, entre otros puntos.

Percepción y valoración sobre la movilidad urbana

Ahora expondremos algunas reflexiones finales acerca de cómo califican y perciben los informantes la movilidad urbana en la Ciudad de México. Por medio de nuestros entrevistados se puede destacar que hay una mala calidad debido a que, por ejemplo, las personas con discapacidad requieren de ciertos cuidados y muchas veces las demás personas no son accesibles a ellos o también es pesado para la persona que lo acompaña. Al igual que no existe una organización que vele por sus necesidades, y por lo mismo, puede ser complicado. A continuación, se muestra cómo los entrevistados responden:

1. Dificultad para personas con discapacidad o adultos mayores.

“Pésima. Lo veo por aquellas personas que sufren de alguna discapacidad o por los adultos mayores... para ellos es más complicado poder ingresar a cualquier transporte público y también para la persona que lo acompaña” (Andrea Julieta, comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

2. Mala organización:

“Mala, hay mala organización, eh...tráfico a veces innecesario” (Daniel, comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

3. Complicada:

“La verdad la calificaría como un 5, sí suele ser muy complicada, aunque llega a existir muchas rutas o como el Uber u otros transportes suelen ser más caros” (Lidia Barbara, comunicación personal, 13 de marzo de 2026).

4. Mala:

“Mala, muy mala” (Cesar, comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

La movilidad en la Ciudad de México es percibida por los entrevistados como ineficiente, desigual y estresante. Aunque existe diversidad de opciones de transporte, los problemas estructurales como el tráfico, la mala organización y la falta de accesibilidad afectan negativamente la experiencia cotidiana de desplazamiento, especialmente para grupos vulnerables.

En conjunto, las respuestas evidencian que la movilidad en la Ciudad de México es percibida como un problema estructural caracterizado por ineficiencia, desigualdad y altos niveles de estrés. A pesar de la diversidad de opciones de transporte, estas no logran resolver las dificultades de accesibilidad ni el congestionamiento, lo que impacta negativamente en la calidad de vida de los usuarios, especialmente en los sectores más vulnerables.

Las cuatro respuestas nos muestran una percepción negativa de su traslado diario y se identifican tres factores centrales:

- Carga física y emocional en cuanto a términos de que es un traslado “agotador”, “estresante” y “cansado” y aparecen de forma muy recurrente:

“Quizá también puede ser una carga por el hecho de que es muy lejos de donde yo vengo para trasladarme hasta acá si es un poco pesado, tengo que levantarme más temprano y pues si es más cansancio, entonces sí” (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"Es una carga, a veces una obligación, muy pocas veces un espacio personal, muy pocas veces. Es una necesidad realmente, muy pocas veces es este.... por diversión o por paseo" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

- Una obligación cuando el traslado es percibido principalmente como una imposición derivada por algunas necesidades educativas o laborales:

“Puede ser como una obligación” (Andrea Julieta, Comunicación personal, 06 de marzo de 2026).

"Pues... obligación...quizá" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

"Es una carga, a veces una obligación" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

- Una planificación del traslado anticipado que se destaca por la necesidad de organizar los tiempos con una cierta antelación para evitar cualquier tipo de retraso.

También, hay quienes conciben al traslado como un derecho, a pesar de que no se le considera como una experiencia positiva sino como una posibilidad:

"Pues... obligación... quizá, un derecho también" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

Finalmente, para los entrevistados la experiencia de sus traslados no representa algo placentero, pues en las respuestas coinciden en que rara vez es percibido como un tiempo de diversión o de un espacio personal:

"Muy pocas veces un espacio personal, muy pocas veces. Es una necesidad realmente, muy pocas veces es este... por diversión o por paseo" (César, Comunicación personal, 15 de marzo de 2026).

"La verdad me gustaría vivir más cerca de la universidad justamente para eh, dedicarle esas dos horas de camino a dos horas a mi tarea, a mis trabajos, etc. Quizá también tiempo para mi gimnasio, este... pues tiempo para mí también, en hobbies" (Daniel, Comunicación personal, 09 de marzo de 2026).

Distancia geográfica y condiciones del transporte

Después de lo anterior, también se identificaron algunos factores estructurales como la distancia geográfica, ya que en hay largos recorridos desde zonas periféricas:

La periferización de la pobreza: para señalar que los grupos socialmente vulnerables de las metrópolis latinoamericanas tienen cada vez más tendencia en vivir en asentamientos periféricos (Aguilar y López, 2016). Es en las periferias donde hay menor opción para el transporte público y un elevado costo y tiempo de traslado en alcaldías periféricas como Alvaro Obregón y Gustavo A. Madero, ya que tienen un menor acceso al transporte público, las cuales este tipo de alcaldías principalmente cuentan con un sistema de transporte (transporte concesionado) como los peseros,

combis y camiones e informal como las bicitaxis y mototaxis, los cuales los habitantes los usan en mayor medida a pesar de que la gran parte de las unidades suelen estar en pésimas condiciones y poner en riesgo la seguridad de los habitantes, para así movilizarse hacia sus lugares de destino cotidianos (Pérez, 2023, pp. 124-126).

Las condiciones del transporte tales como el tráfico y la saturación son causantes de estrés:

Los traslados hoy en día son complicados y llenos de obstáculos, generando a las personas sentimientos de ansiedad, miedo y estrés que les lleva a tener una experiencia negativa de sus traslados por la ciudad. Mientras al mismo tiempo enfrentan obstáculos viales en sus trayectos es que aprenden a lidiar con el tráfico y los problemas generados por el mismo (Pérez, 2023, p. 134-137).

Por último, la gestión del tiempo de traslado genera la necesidad de salir con antelación para evitar cualquier tipo de retraso, pues como señala Pérez (2023), algunas de las estrategias más usadas por las personas son la disminución de los tiempos de traslado, esto quiere decir, que planean y programan su viaje anticipadamente.

Reflexión final sobre la movilidad urbana.

El traslado diario en la Ciudad de México se distingue principalmente como una carga estructural que se vincula a la organización urbana y laboral, más que como una experiencia neutral o positiva, predomina un carácter de tipo obligación necesaria, con impactos directos en el bienestar físico y emocional de las personas.

Finalmente a pesar de que la movilidad es consolidada como un derecho, al menos cada individuo no logra identificarlo de esta manera, para la gran mayoría representa cada uno de sus traslados como una carga pesada, como algo agotador y estresante y en algunos casos hasta una obligación, sin embargo, no es considerado o pasa desapercibida en que la movilidad es un derecho.

El derecho a la movilidad se ha incorporado progresivamente en instrumentos jurídicos y de planeación urbana orientados a garantizar el acceso equitativo al espacio urbano. En México, su reconocimiento formal se consolidó con su inclusión en la Constitución Política en 2020, antecedida por su incorporación en la Ley de

Movilidad del Distrito Federal (2014) y en la Constitución Política de la Ciudad de México (2017). Este marco establece la movilidad como un derecho por principios de accesibilidad, seguridad, inclusión e igualdad, con especial atención a grupos en situación de desventaja. La vulnerabilidad, en este contexto, refiere a condiciones sociales que generan barreras estructurales económicas, físicas o simbólicas para el ejercicio efectivo de este derecho (Pérez, 2023, p. 119).

La noción del derecho a la movilidad ocupa un lugar marginal, lo que hace sugerir a la existencia de algunas limitaciones como en la calidad del sistema de transporte público y en la manera en que se distribuyen las accesibilidades en el espacio.

CAPÍTULO 4. Conclusiones

A lo largo del presente trabajo, se ha visibilizado que la movilidad urbana en la Ciudad de México no puede entenderse únicamente como un traslado de un punto a otro, sino como una experiencia espaciotemporal social compleja que evidencia desigualdades estructurales y sociales, principalmente para aquellas personas que tienden a vivir en las periferias ya que son las que se enfrentan, más continuamente, a traslados complicados debido a que no cuentan con los servicios de transporte necesarios o bien por la mala infraestructura y organización. Principalmente los más afectados son ciertos grupos, como por ejemplo, los adultos mayores y las personas con discapacidad, ya que es difícil poder contar con la accesibilidad, la gente no les tiene paciencia o simplemente no cuentan con los servicios adecuados.

Punto importante de señalar, y ya mencionado, es que las experiencias que viven las mujeres, son distintas a la de los hombres, a pesar de que ellos también desaparecen, son las mujeres las que más experimentan la violencia en el espacio público al vivir en una sociedad patriarcal y que justamente el género es un factor que influye en la experiencia de movilidad urbana.

De acuerdo con las cuatro entrevistas realizadas, destacamos varios puntos importantes tales como la inseguridad, las estrategias que usan para un traslado menos complejo, la vulnerabilidad ante el acoso o la violencia, así como el impacto del tiempo de traslado en la cotidianidad de las personas. Además, pudimos ver las ventajas y desventajas que hay entre el automóvil particular, así como en el transporte público.

En conjunto, los datos obtenidos permitieron comprender que la movilidad no solo se ve reflejada en las condiciones urbanas, sino que también produce una serie de desigualdades sociales y, por ende, afecta el acceso a las oportunidades laborales o escolares, el uso del tiempo de las personas y la calidad de vida. En este sentido, analizar un fenómeno como la movilidad urbana desde una perspectiva sociológica resulta fundamental para solo así abrir a la discusión sobre la necesidad de medios de transporte más equitativos, eficientes y seguros para finalmente poder visibilizar también este tipo de problemáticas. Así la movilidad urbana se configura como un espacio donde se reproducen y materializan las diferencias sociales.

REFERENCIAS

- Abejón, M. (1981). *El transporte en la sociedad actual*. Salvat.
- Aguilar, A. G., & López, F. M. (2016). Espacios de pobreza en la periferia urbana y suburbios interiores de la Ciudad de México: Las desventajas acumuladas. *EURE*, 42(125), 5-29.
- Akademikas. (s.f.). *Potencia tu análisis y pensamiento crítico en sociología: La guía definitiva para desarrollar tus habilidades*. <https://akademikas.org/potencia-tu-analisis-y-pensamiento-critico-en-sociologia-la-guia-definitiva-para-desarrollar-tus-habilidades/>
- Bazant, J. (2011). *Planeación urbana estratégica: Métodos y técnicas de análisis* (pp. 92–167). Trillas.
- Castañeda-Olvera, D. (2020). *Movilidad y desigualdad social: Reflexiones sobre la Ciudad de México*. Quivera. *Revista de Estudios Territoriales*, 22(2), 85–103. <https://www.redalyc.org/journal/401/40165706005/40165706005.pdf>
- Capron, G., & Pérez López, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 26(52), Pág. 11-21. <https://www.redalyc.org/pdf/747/74748826002.pdf>
- Centro Universitario Tecnológico. (s.f.). *Entrevista semiestructurada*. En *Metodología de la investigación*. <https://repositorio.unitec.edu/bitstreams/4a1b44d6-c7d6-4244-9165-bf62a37c216a/download>
- Delgado, J. (1998). *Ciudad-Región y Transporte en el México central: un largo camino de rupturas y continuidades*. Plaza y Valdes Editores.
- Escudero, N. (2017). *Movilidad urbana y ciudad sustentable*. Fondo de Cultura Económica.

- Fanco, D. (2020). *Movilidad y espacio público: peatonalización en el centro urbano y comercial de Hermosillo Sonora*. El colegio de Sonora.
- Graizbord, B. (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. CEDUA.
- Gobierno de México. (2025). Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. <https://www.gob.mx/presidencia/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-2025-2030-391771>
- Hernández, J. (2022). *Movilidad, migración y transporte: Alcances, dimensiones e impactos en las ciudades*. En *Movilidad, migración y transporte: alcances, dimensiones e impactos en las ciudades* (pp. 17–43). Universidad de Guadalajara.
- Islas, V. (2000). *Llegando tarde al compromiso: La crisis del transporte en la Ciudad de México*. El Colegio de México.
- Moctezuma, R.(2009). Ciudadanos, calles & ciudades/ Citizen, streets & cities. Organización Panamericana de la Salud; CTS México; Universidad del Rosario; Fundación Movilidad; Red de Ciudades por la bicicleta; Fundación Ciudad Humana.
- N+ Noticias. (s.f.). *Publicación en Instagram*. <https://www.instagram.com/n.mas>
- N+ Noticias. (s.f.). *Publicación en Instagram*. <https://www.instagram.com/p/DVOLqhokRtw/>
- Pérez, R. (2023). *Sobre el derecho a la movilidad urbana en contextos de vulnerabilidad: El caso de los barrios periféricos de la Ciudad de México*.
- Pérez López, R. (15 de junio 2021). *La automovilidad en la Ciudad de México* Área de Sociología Urbana. Recuperado: <https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/vivienda-de-interes-social-prototipos-y-condiciones-de-vida-en-la-zona-metropolitana-de-la-ciudad-de-mexico-2/>
- Pérez López, R. (4 de mayo 2021). *La desincentivación del uso del automóvil en la Ciudad de México*. Área de Sociología Urbana. Recuperado: <https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/la-desincentivación-del-uso-del-automóvil-en-la-ciudad-de-mexico/>
- Prado Ríos, L. (2001). *La centralidad urbana*. En F. Carrión (Ed.), *La ciudad construida: Urbanismo en América Latina* (pp. 289–295). FLACSO.
- Quesada, C. (2019). *Movilidad en la metrópolis: hacia un paradigma de sustentabilidad y accesibilidad urbana*. Siglo Veintiuno Editores.
- Quintos, B. A., & Pérez, A. K. (2026). *Categorización*. Hojas de cálculo de Google. [Categorización de las entrevistas - Hojas de cálculo de Google](#)
- Real Academia Española. (2014). *congestionar*. En *Diccionario de la lengua española*.
- Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 27(3), 117–141.

- Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2023). Diagnóstico de movilidad en la Ciudad de México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas). <http://aldf.gob.mx/archivo-9f6f5328e0f0853d4453d481cbffa2b6.pdf>
- Senado de la República, Instituto Belisario Domínguez. (2017). *Movilidad urbana en México (Cuaderno de investigación No. 30)*. <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf>
- Studysmarter. (s.f.). *Congestión vial: Definición y causas*. Recuperado el 30 de enero de 2026 de <https://www.studysmarter.es>
- TomTom. (2025). *Índice TomTom 2025: CDMX encabeza la lista global de ciudades con peor tráfico*. Revista TyT.
- Universidad Autónoma Metropolitana. (2016). *Movilidad y experiencia urbana*. Alteridades, 26(52). <https://www.scielo.org.mx/pdf/alte/v26n52/0188-7017-alte-26-52-00011.pdf>
- Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. (s.f.). *La movilidad en la Ciudad de México*. <https://repositorio.xoc.uam.mx/jspui/retrieve/02c8c750-4eee-4392-a6ad-1ce1c4181bc1/51920.pdf>
- Universidad Nacional Autónoma de México. (s.f.). *El 18 % de capitalinos experimenta estrés durante sus traslados*. Gaceta UNAM.
- Universidad Nacional Autónoma de México. (s.f.). *CDMX: ¿Cuánto tiempo pierden sus habitantes en el tráfico?*. UNAM Global.
- Vadillo Quesada, C. (2019). *Movilidad en las metrópolis: Hacia un paradigma de sustentabilidad y accesibilidad urbana*. Siglo XXI Editores.
- W Radio México. (s.f.). *Publicación en Instagram*. https://www.instagram.com/wradio_mx
- W Radio México. (s.f.). *Video en Instagram*. <https://www.instagram.com/reel/DUJbYDZERC/>
- W Radio México. (s.f.). *Publicación en Instagram*. <https://www.instagram.com/p/DUJ2u1Pkz89/>
- W Radio México. (s.f.). *Publicación en Instagram*. <https://www.instagram.com/p/DUJ5DN3i0Zk/>
- W Radio México. (s.f.). *Publicación en Instagram*. <https://www.instagram.com/p/DT-fvzeEQj8/>
- W Radio México. (s.f.). *Publicación en Instagram*. https://www.instagram.com/p/DK3GW_ktOel/

ANEXOS

GUIÓN DE LA ENTREVISTA

Guía de entrevista sobre la movilidad urbana y congestión vial en la Ciudad de México: Un análisis comparativo entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

Entrevistador:

Agradecemos mucho tu disposición para participar en esta entrevista. Somos estudiantes de la Licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco cursando el doceavo trimestre en el módulo de "Sociología y Sociedad". Este trabajo está conformado por Quintos Anaya Brandon Alejandro y Pérez Arias Ana Karen.

Estamos realizando nuestro trabajo terminal de la licenciatura cuyo objetivo general es: Examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México desde un enfoque sociológico. De manera más específica, buscamos:

Comparar las diferencias y similitudes en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

Analizar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en relación con el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante sus desplazamientos cotidianos.

Identificar las percepciones y representaciones de los usuarios del transporte público y de automóvil particular durante sus experiencias de movilidad urbana.

Queremos enfatizar que la información proporcionada será utilizada únicamente con fines académicos y será manejada de manera confidencial. La entrevista tendrá una duración aproximada de 20 a 40 minutos.

Agradecemos de nuevo su tiempo y colaboración. Antes de comenzar, le pedimos que nos proporcione la siguiente información:

Preguntas iniciales:

¿Cuál es tu nombre?

¿Cuál es tu edad (en años cumplidos)?

¿Cuál es tu sexo?

¿Cuál es su ocupación?

Preguntas generales:

¿Desde cuándo realizas este trayecto? ¿Ha cambiado algo la forma en la que te desplazas a este lugar?

¿Podrías describirme tu trayecto cotidiano? Es decir, el origen, destino y el motivo del viaje.

¿A qué hora sales de tu casa para dirigirte a tu lugar de destino? Aproximadamente

¿Cuánto tiempo haces?

¿Cuál es el medio de transporte que usas con mayor frecuencia en este traslado y por qué lo elegiste?

Al momento en el que has estado en tu lugar de destino (trabajo, escuela u otros), ¿te ha surgido alguna emergencia en la que te veas obligado a irte de ese lugar para así poder atenderla? Si la respuesta fue “sí” ¿Con qué problemas te has tenido que enfrentar durante tu trayecto hacia el lugar de la emergencia?

Tiempo, traslado e interacciones sociales:

¿De qué manera describirías las condiciones de tu traslado (bueno, tranquilo, rápido, pesado, estresante, productivo, etc.)? ¿Por qué?

¿Qué factores son los que influyen en que tu tiempo de traslado disminuya o aumente (tráfico, manifestaciones, clima, hora pico, fallas en el servicio, etc.)

¿Qué tipo de interacciones sociales se generan durante tu trayecto (con usuarios, conductores, vendedores, policías, etc.)?,

¿De qué manera influyen estas interacciones en relación a tu experiencia de movilidad (positiva, negativa o indiferente)?

Tráfico y estrategias:

¿Cuál es tu opinión sobre el tráfico?

¿Qué es lo más frustrante del tráfico?

Durante el trayecto a tu lugar de destino ¿Has experimentado tráfico? ¿Cuánto tiempo pierdes en él?

¿Has llegado tarde a tu lugar de destino a causa del tráfico?

¿Has tenido que modificar tu ruta debido al alto nivel de tráfico?

En caso de retrasos, horas pico y tráfico, ¿Qué estrategias utilizas para llegar más rápido a tu destino?

¿En donde te gustaría invertir más tu tiempo que pasar minutos y horas en el tráfico?

Comparación entre automóvil particular y transporte público:

¿Cómo describirías tu experiencia al trasladarse en automóvil particular y en transporte público?

¿Qué significado representa para ti el uso del automóvil particular en tus traslados por la ciudad?

¿De qué manera influye el tráfico en tu experiencia cotidiana cuando utilizas el automóvil (en términos de estrés, tiempo, etc.)?

¿Consideras que el uso del automóvil particular te da algunas ventajas y facilidades en tu trayecto para desplazarte en comparación con el transporte público? Desde tu punto de vista ¿cuáles dirías que son tus principales ventajas y desventajas?

¿Crees que existen algunas diferencias en las experiencias de movilidad entre quienes utilizan automóvil particular y transporte público? ¿Cuáles?

¿Consideras que el costo de los transportes es muy elevado para el público en general?

Inseguridad:

Desde tu experiencia ¿En dónde te sientes más seguro al hacer tu traslado, en el automóvil particular o en el transporte público?

¿Te has sentido inseguro durante tus traslados hacia tu lugar de destino? ¿En qué momentos o partes de tu traslado ocurre con mayor frecuencia?

¿Has empleado estrategias como modificar tus horarios, rutas o medios de transporte para poder sentirte más seguro en tu traslado?

Con base a tu experiencia ¿Qué factores (iluminación, infraestructura, saturación, interacción con otros usuarios, etc.) aumentan o disminuyen la inseguridad durante tus desplazamientos?

Género:

¿Consideras que la experiencia de movilidad urbana es diferente para hombres y mujeres? ¿por qué?

¿Has experimentado o presenciado situaciones de violencia de género o acoso durante tus traslados? ¿Cómo impactan esas experiencias en tu forma de movilizarte por la ciudad?

Más allá del género ¿Consideras que existen algunas otras desigualdades como la edad, la discapacidad, el nivel socioeconómico u origen que influyan en las interacciones o en el trato dentro del transporte público?

Reflexión final sobre la movilidad urbana:

¿Cómo calificas la movilidad en la Ciudad de México?

¿Consideras que las avenidas y calles de la Ciudad de México están diseñadas correctamente para que la población pueda movilizarse?

¿Qué significa para ti trasladarse diariamente por la Ciudad de México? ¿Lo percibes como una carga, una obligación, un derecho o un espacio personal?

□ **RESPUESTAS CATEGORIZADAS EN TABLAS:**

Tabla 2

Tiempo de traslado

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Cuánto tiempo te haces?	"Le calculo entre una hora o una hora y media"
2		"Me hago alrededor de una hora y media o dos"
3		"Me hago como una hora"
4		"El tiempo es de dos horas y media a tres horas"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 3

Tiempo, traslado e interacciones sociales

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿De qué manera describirías las condiciones de tu traslado?	"En lo personal es estresante y pesado"
2		"Diría que hay días en los que lo siento bueno, tranquilo y rápido por el tema de que o salgo más tarde y no es horam pico eh, lo siento muy estresante. Porque eh ... también los niños de las secundarias y primarias he se trasladan a la escuela y pues eso hace tráfico para.. pues para los que vamos a la universidad"
3		"Para mí sería pesado y estresante. La verdad si toma mucho tiempo por el tráfico, además, no me queda el camión, así que saliendo de mi casa, tengo que caminar"
4		"Es estresante, es pesado, es malo, eh... no es rápido, ja. Es pesado porque eh... el tráfico, el tráfico es insoportable ya entrando a la Ciudad de México. es estresante por lo mismo del tráfico, el... traslado no es bueno porque hay muchos, muchos baches, muchos topes y muchos semáforos"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 4

Tiempo, traslado e interacciones sociales.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Qué factores son los que influyen en que tu tiempo de traslado disminuya o aumente? (tráfico, manifestaciones, clima, hora pico, fallas en el servicio, etc)	"Pues considero que serían todos los factores mencionados"
2		"Mmm... digamos que pueden ser el tráfico es una, el clima también, ya sea cuando llueve, el tráfico se vuelve insoportable, eh... horas pico también por el tema de que salgo a las 7 de la mañana y la mayoría de las personas se trasladan a sus trabajos, etc., y fallas en el servicio en el metro; en el metro a cada rato se están deteniendo las líneas del metro"
3		"Yo siento que es el tráfico, porque si hay 4 puntos en el traslado que el camión llega a detenerse por el tráfico o suele avanzar muy muy lento. a mi parecer porque las calles son muy estrechas o por los autos detenidos en las avenidas o en los lados. Hace que no haya espacio, que los camiones vayan muy lento"
4		"Para disminuir el tiempo definitivamente tiene que ser en día domingo cuando yo pueda ir, que no hay nada de tráfico. Y que aumente, pues si, eh... manifestaciones, eh... tráfico, sobre todo tráfico y podría ser hora pico pero trato de evitar eso"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 5

Tiempo, traslado e interacciones sociales.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Qué tipo de interacciones sociales se generan durante tu trayecto (con usuarios, conductores, vendedores, policías, etc)?	"Pues normalmente los vendedores me han tocado cuando el semáforo se pone en rojo y ellos aprovechan para ofrecer sus productos, para limpiar o para darles algo de dinero"

2		"Pues las primeras veces cuando no sabía más o menos el camino, sí tenía que estar preguntando a policías o a gente que conociera la ruta y pues interacciones pues con el camión, eh... el, no sé, el pedir que me recarguen la tarjeta del metro, este... y ya, no, no hablo con nadie más"
3		"Es casi nula, rara vez que llegó a conversar con un pasajero que vaya a mi lado. La verdad si se llegan a subir vendedores ambulantes en el trayecto, yo creo que como unos 5 es muy raro que le compre a veces llegó a comprar o en ocasiones no"
4		"Casetas y vendedores ambulantes"

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿De qué manera influyen estas interacciones en relación a tu experiencia de movilidad, positiva, negativa o indiferente?	"Siento que es de manera positiva, porque a veces compro algún producto y a la vez los estoy apoyando económicamente"
2		"Negativa, porque a veces los choferes son muy groseros y prepotentes"
3		"Pues sería de manera negativa"
4		"Indiferente. Ni bien ni mal"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 6

Tráfico y estrategias.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Qué es lo más frustrante del tráfico?	"Podría ser que por lo mismo del calor, la gente le provoca dolor de cabeza, que te digan groserías y también de tener esa incertidumbre de no saber en qué momento podrás avanzar. Y avanzar me refiero a tramos largos"
2		"Lo más frustrante del tráfico para mí sería soportar a la gente, eh... y a los niños, a veces lo que son los camiones escolares van muy lento y hacen demasiadas paradas y que mi camión vaya detrás de esos camiones hace que mi

		traslado sea más frustrante"
3		"Es más frustrante más en el camino. En sí no te haces tanto, tu trayecto puede ser cerca, pero por el tráfico se vuelve largo"
4		"Lo más frustrante es que si llegas a... a llevar prisa, el tráfico lo hace más estresante. Entonces no, no, no, no, definitivamente es lo peor que puede haber... eh te quita mucho tiempo, es pérdida de tiempo"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 7

Tráfico y estrategias

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	En caso de retrasos, horas pico y tráfico, ¿Qué estrategias utilizas para llegar más rápido a tu destino?	"Por lo general tomo otra ruta, principalmente es por todo Ermita en caso de que en Periferico haya mucho tráfico o viceversa"
2		"Pues tengo una opción que es caminar rápido o tomar Uber"
3		"Nada más sería salir temprano, tomar otra ruta no, porque me haría más tiempo y gastaría más"
4		"Sigo la aplicación de Google Maps y la aplicación misma me va eh... mandando por otras rutas, buscando calles, buscando atajos, y es como puedo llegar más rápido"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 8

Tráfico y estrategias

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿En donde te gustaría invertir más tu tiempo que pasar minutos y horas en el tráfico?	"Pues la verdad a mí me gustaría invertir más mi tiempo en ir leyendo, maquillándome o incluso poder dormir otro ratito. Aprovechar para repasar en temas que se me hicieron complicados durante las clases y así poder tener un mejor entendimiento."
2		"En... mis tareas, la verdad me gustaría vivir más cerca de la universidad justamente para eh, dedicarle esas dos horas de camino a dos horas a mi tarea, a mis trabajos, etc. Quizá también tiempo para mi gimnasio, este... pues

		tiempo para mí también, en hobbies"
3		"Yo creo que, no sé, desayunando correctamente y no rápido y no rápido en eso. Sólo eso"
4		"Yo preferiría eh...aprovecharla para pasar tiempo con mis hijos, eh... o hacer trabajos pendientes, eh...ver lo de mis negocios, eh, aprovechar ese tiempo perdido en otras cosas eh, más productivas que nada más estar perdiendo el tiempo en el tráfico. De alguna forma también hacer algunos pendientes del trabajo, eh... poner más atención a mis negocios y en muchas cosas más que estar perdiendo el tiempo en el tráfico"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 9

Comparación entre automóvil particular y transporte público.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Cómo describirías tu experiencia al trasladarse en automóvil particular y en transporte público?	"Siento que en automóvil es más cómodo ir que en transporte público ya que vas incómodo, apretado, por lo general te toca ir parado, en automóvil tienes esa comodidad más que nada"
2		"Diría que podría ser o muy buena o muy mala depende el tipo de día y también del clima que este eh... la gente, volvemos a lo mismo se vuelve bien imprudente y a veces, igual se vuelve muy tonta cuando llueve o inclusive los conductores son muy imprudentes también"
3		"Como te mencione anteriormente, lo describiría estresante para ambos casos, porque mi lugar de destino no es lejos, pero se toma más tiempo por el tráfico"
4		"Pues si pudiera usaría más el transporte público. Al trasladarse en automóvil eh... pues mala... mmm no me gusta manejar pero tengo que. Ya que voy a recoger equipo, mercancía y pues no lo puedo transportar ahora sí que en el transporte público valga la redundancia, eh... por eso es mala. En el transporte público es más rápido pero pues no, no me sirve de nada"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 10

Comparación entre Automóvil Particular y Transporte Público.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
------------	----------	-----------

1	¿Qué significado representa para ti el uso del automóvil particular en tus traslados por la ciudad?	"Sería más que nada entre comodidad y seguridad"
2		"En automóvil particular el tráfico sigue siendo el mismo, entonces hay veces que, si puede ser igual de frustrante, no por el solo hecho de ir en carro va a ser más rápido"
3		"Comodidad"
4		"Pues una necesidad realmente"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 11

Comparación entre Automóvil Particular y Transporte Público.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿De qué manera influye el tráfico en tu experiencia cotidiana cuando utilizas el automóvil (en términos de estrés, tiempo, etc.)?	"Me genera mucho estrés por querer llegar a tiempo a mi destino. por lo regular prefiero llegar media hora antes aunque esté esperando afuera del lugar"
2		NO APLICA
3		NO APLICA
4		"No pues en todo, al cien por ciento influye el tráfico. Te estresa..."

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 12

Comparación entre Automóvil Particular y Transporte Público.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
------------	----------	-----------

1	¿Consideras que el uso del automóvil particular te da algunas ventajas y facilidades en tu trayecto para desplazarte en comparación con el transporte público? Desde tu punto de vista ¿cuáles dirías que son tus principales ventajas y desventajas?	"Una de las ventajas es la comodidad al igual que la rapidez, mientras que una de las desventajas podría ser que me quedaría parada en el tráfico, no te puedes bajar en medio de la avenida, si por ejemplo estuvieras en un camión. Que no tenga otra ruta y tenga que caminar"
2		"Sí, eh... principalmente siento que sería el hecho de que si voy en un automóvil particular, pues la mayor ventaja es que no vas haciendo mil paradas y eso te ahorra muchísimo tiempo de traslado y tampoco lidio con la gente. las ventajas puede ser una, que puedo tomar atajos más rápido y puedo llegar más rápido. Este... no gasto dinero obviamente y... ya. se hace tráfico, eh... es lo mismo, te, te atorras en el tráfico y pues llegas a la misma hora"
3		"Yo creo que no, en ocasiones he tomado Uber, porque no cuento con automovil particular, pero la verdad el tráfico es el mismo, me tardó lo mismo. Nada más sería la comodidad y desventaja que es el mismo trayecto que el camión"
4		"Las ventajas del automóvil es que puedo traer la mercancía que ocupo o el equipo que ocupo. Eh... la desventaja, volvemos a lo mismo, pérdida de tiempo por el tráfico"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 13
Comparación entre automóvil particular y transporte público

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
------------	----------	-----------

1	¿Crees que existen algunas diferencias en las experiencias de movilidad entre quienes utilizan automóvil particular y transporte público? ¿Cuáles?	"Considero que sí. Podría ser sobre la comodidad, que en el transporte público en algunas ocasiones tienes que ir parado, o que incluso la gente te puede estar empujando. Mientras que en el automóvil particular puedes elegir tu lugar de asiento, dejar tus pertenencias aparte, ir escuchando música con un volumen adecuado entre otras cosas".
2		"Pues diría que sí. La principal diferencia es que la persona que va en transporte público, va a tardar más en llegar que la persona que va en automóvil particular por lo mismo de las paradas, de que tienen que esperar a la gente o... no sé, estar haciendo sus bases, estar soportando a los conductores o sea, si"
3		"Desde mi experiencia sería que sólo va un pasajero o va quien conduce y no está rodeada de más gente. En cambio el camión si son muchos pasajeros, pero, en movilidad yo creo que ninguna porque lo que he visto es que en el automóvil particular también este presenta desventajas con el tráfico. No encuentro muchas diferencias, a lo mejor sería porque voy más cómoda, un poquito más cómoda, pero la verdad es que el trayecto es el mismo, porque por el tráfico nos detenemos y llegué más tarde a mi destino"
4		"Ah si claro, si, de que hay diferencias hay diferencias. En el automóvil, eh... pues hay comodidad de alguna forma, manejas a tu ritmo. En el transporte público eh... pues la diferencia es de que no vas tan cómodo que digamos pero la ventaja es que de alguna forma llegas más rápido a tu destino"

Nota. Elaboración propia con base en los datos de campo (2026).

Tabla 14

Inseguridad

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Desde tu experiencia ¿En dónde te sientes más seguro al hacer tu traslado, en el automóvil particular o en el transporte público?	"Yo creo que depende de cada uno, porque también cuando estás en el automóvil pueden haber ciertas situaciones como asaltos. A pesar de ello, estarían en el automóvil".
2		"Pues en el transporte público, digo en el automóvil también tienes inseguridades. Me siento más seguro en el metro quizá".
3		"Yo siento más seguridad en el

		automóvil"
4		"Pues antes era en el, más seguro antes era en el automóvil particular pero ya en estas alturas pues es lo mismo, en transporte público o... o... el o el particular".

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 15

Inseguridad

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Te has sentido inseguro durante tus traslados hacia tu lugar de destino? ¿En qué momentos o partes de tu traslado ocurre con mayor frecuencia?	"Si me he sentido insegura. Por ejemplo, si me voy de lado de Ermita, justo cuando estoy entre Barrio San Antonio, Pueblo de los Reyes o Ganaderos siento que no hay mucha seguridad. Me he dado cuenta que en las tardes, especialmente los miércoles se pone un tianguis y se ve que hay movimiento y gente. Pero ya en la noche, la avenida está sola. Pero si estoy de lado de Periférico Oriente, cerca del Teletón y toda esa avenida, siempre trato de ponerme en el carril de en medio".
2		"Pues digamos, como te acabo de decir, el que más me causa inseguridad es el traslado de Lomas estrella hacia la universidad por el tema de que es un camino un poco largo y.... luego a veces está muy solo... y luego a veces si me da mucho miedo".
3		"Me he sentido insegura cuando es, no en puntos exactos sino cuando es muy tarde o muy noche es cuando me siento insegura".
4		"Eh... pues definitivamente cuando se hace tráfico que están todos los automóviles parados y.... empiezan haber vendedores o franeleros o gente que pasa cerca de ti, motonetas....es cuando se siente la inseguridad".

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 16

Inseguridad

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
------------	----------	-----------

1	¿Has empleado estrategias como modificar tus horarios, rutas o medios de transporte para poder sentirte más seguro en tu traslado?	"Hay ocasiones que si me voy más temprano o voy intercambiando algunas tardes por Periférico o unas noches por Ermita. También cuando llego a mi destino puedo entrar por Calzada del Hueso o por Bombas".
2		"Sí, sí sí he modificado algunas rutas. Medios de transporte sí, también eh... el metrobús también lo he implementado últimamente, eh... horarios pues.. sí quizá también, quizá no regresarme a tal hora en ciertos lugares por lo mismo de la seguridad, pero...nada más".
3		"Ajá. Por lo regular suelo ehh... sólo a veces cambiar de rutas donde tengan más iluminación o salir más temprano de mi lugar donde estoy para llegar a mi destino que es mi casa o en ocasiones, sólo optar por el Uber".
4		"Ehh sí"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 17

Inseguridad

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Con base a tu experiencia ¿Qué factores (iluminación, infraestructura, saturación, interacción con otros usuarios, etc.) ¿Aumentan o disminuyen la inseguridad durante tus desplazamientos?	"Creo que serían la iluminación y la infraestructura. La iluminación sería por lo mismo de que no hay luz, casi no sale la gente. Y de la infraestructura es porque luego uno no se da cuenta y si vas a una velocidad alta. puedes caer en los baches y provocar que dañen las llantas. Y peor cuando llueve".
2		"Pues digamos que la iluminación hay veces en las que a mí me da miedo como salir de mi casa más temprano por el hecho de que es de noche y... pues me causa un poco más de conflicto. Eh.. la saturación, pues digamos lo mismo, la hora también te causa demasiados problemas por lo mismo de que pues hora pico de... muchas personas y en la interacción con los usuarios pues no, la verdad no, no, no".

3		"Yo siento que la iluminación, la iluminación a veces siento que los lugares están muy oscuros y son muy solos, entonces aumenta la inseguridad.
4		"No ninguna. No, la verdad es que ninguna".

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 18

Género

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Consideras que la experiencia de movilidad urbana es diferente para hombres y mujeres? ¿por qué?	"Claro que no es la misma. Siento que la mujer es la más vulnerable ante este tipo de situaciones, ya sea como el acoso o de manera verbal"
2		"Digamos que sí... y no, porque mmm... hay veces en que algunas eh... chicas abusan de pues su género para ceder lugares o tiene que ser obligado y pues no saben si uno viene cansado, enfermo y demás, entonces, sí, digamos que sí siento que sí cambia un poco"
3		"Yo considero que los dos presentan riesgos, los dos géneros sin embargo, a veces las mujeres se ha visto en ocasiones que se llegan a presentar acoso"
4		"Ah sí, claro. Si, claro porque eh...las mujeres no son tan hábiles para... manejar, eh... como, de alguna forma los hombres. son más distraídas ya que van en el teléfono, van este... maquillándose, eh, van haciendo otras cosas menos poniendo atención"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 19

Género

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Has experimentado o presenciado situaciones de violencia de género o acoso	"En algunas ocasionesPodría ser que si te ven manejando y tratando de dar una vuelta a pesar de que pongas tus direccionales. Si el otro conductor es hombre, le vale que tu quieras dar la vuelta y a fuerzas te trata como de aventar el carro. Trato de, pues de ignorarlos y de alguna manera el seguro del automóvil"

	durante tus traslados? ¿Cómo impactan esas experiencias en tu forma de movilizarte por la ciudad?	me va a corresponder"
2		"Sí, una vez... eh... a mí y a mi mamá una vez... sí. Pues...una tiene, pues tendría que ser más cuidadoso y... la otra quizá no irse por lugares eh... pues donde tuviste ya esa experiencia y no volverlo a repetir"
3		"Yo creo que el acoso hacia la mujer. Pues impactan porque, ehh ya no toman la misma ruta, dejó de tomarla por cierto tiempo como una semana y después vuelvo a tomarla. Pero pues si es una, una situación desagradable"
4		"No, yo, yo, yo en lo personal no he experimentado nada de eso"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 20

Género

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Más allá del género ¿Consideras que existen algunas otras desigualdades como la edad, la discapacidad, el nivel socioeconómico u origen que influyan en las interacciones o en el trato dentro del transporte público?	"Si existen. lo podemos ver con los adultos mayores, la mayoría de la gente no les tienen paciencia o incluso ya no respetan los lugares que precisamente son reservados para ellos"
2		"Diría que sí, por el hecho de que... yo que soy una persona que a diario gasta una cierta cantidad, hay personas que pues no lo tienen, entonces yo los he visto como piden dinero o por cincuenta centavos hasta incluso no los suben al camión. En el tema de discapacidad también me ha tocado en que a veces

		los lugares que son pues específicos para ese tipo de personas no lo ceden, entonces sí, sí hay como un tipo de desigualdad"
3		Sí, yo lo he visto por la discapacidad a veces no es accesible. Puedo observar que pues en transporte no es accesible para ellos, ya que pues hablando desde las banquetas son muy altas, los carros a veces estorban las banquetas entonces tienes que bajar y caminar sobre la carretera o el camión, a veces va muy rápido que no espera a que te subas correctamente. Entonces cuando tienen discapacidad intelectual tú tienes que estar a lado de él, ella o ellos, y aparte a veces tienen discapacidad motriz también pues el movimiento suele ser más lento, entonces no se pueden adaptar fácilmente a eso"
4		"Sí, sí, si hay desigualdad en el transporte público"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 21

Reflexión final sobre movilidad urbana.

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Cómo calificas la movilidad en la Ciudad de México?	"Pésima. Lo veo por aquellas personas que sufren de alguna discapacidad o los adultos mayores, es más complicado poder ingresar a cualquier transporte público y también para la persona que lo acompaña"
2		"Mala. Hay mala organización, eh, tráfico a veces innecesario, eh... y ya"
3		"La verdad la calificaría con un 5, si suele ser muy complicada, aunque llega a existir muchas rutas o como el Uber, u otros transportes a veces suelen ser más caros. Creo que en todos los transportes que escojas suele haber este tráfico. Entonces si los calificaría como una situación muy estresante"
4		"Mala, muy mala"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

Tabla 22

Reflexión final sobre movilidad urbana

ENTREVISTA	PREGUNTA	RESPUESTA
------------	----------	-----------

1	¿Qué significa para ti trasladarse diariamente por la Ciudad de México? ¿Lo percibes como una carga, una obligación, un derecho o un espacio personal?	"Para mí es algo agotador y estresante. Puede ser como una obligación"
2		"Pues... obligación... quizá, un derecho también. Quizá también puede ser una carga por el hecho de que es muy lejos de donde yo vengo para trasladarme hasta acá si es un poco pesado, tengo que levantarme más temprano y pues si es más cansancio, entonces si"
3		"La verdad significa prepararse mucho antes, salir temprano, tener todo calculado para que no se me haga tarde, entonces sería como eso y también ehh significa, pues, saber que voy a estresarme en algunos momentos por el tráfico y que voy a terminar cansada. El trayecto es cansado, la verdad"
4		"Es una carga, a veces una obligación, muy pocas veces un espacio personal, muy pocas veces. Es una necesidad realmente, muy pocas veces es este.... por diversión o por paseo"

Nota. Elaboración propia con base en datos de campo (2026).

TRANSCRIPCIÓN DE LAS ENTREVISTAS APLICADAS:

ENTREVISTA 1.

Fecha: 06 de marzo de 2026.

Lugar: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.

Entrevistador:

Agradecemos mucho tu disposición para participar en esta entrevista. Somos estudiantes de la Licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco cursando el doceavo trimestre en el módulo de

“Sociología y Sociedad”. Este trabajo está conformado por Quintos Anaya Brandon Alejandro y Pérez Arias Ana Karen.

Estamos realizando nuestro trabajo terminal de la licenciatura cuyo objetivo general es: Examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México desde un enfoque sociológico. De manera más específica, buscamos:

Comparar las diferencias y similitudes en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

Analizar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en relación con el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante sus desplazamientos cotidianos.

Identificar las percepciones y representaciones de los usuarios del transporte público y de automóvil particular durante sus experiencias de movilidad urbana.

Queremos enfatizar que la información proporcionada será utilizada únicamente con fines académicos y será manejada de manera confidencial. La entrevista tendrá una duración aproximada de 20 a 40 minutos.

Agradecemos de nuevo su tiempo y colaboración. Antes de comenzar, le pedimos que nos proporcione la siguiente información:

Entrevistador: ¿Cuál es tu nombre?

Entrevistada: Mi nombre es Andrea Julieta.

Entrevistador: ¿Cuál es tu edad en años cumplidos?

Entrevistada: 23

Entrevistador: ¿Cuál es tu sexo?

Entrevistada: Mujer

Entrevistador: ¿Cuál es tu ocupación?

Entrevistada: Soy estudiante.

Entrevistador: Bueno, te voy a realizar unas pequeñas preguntas generales para darme contexto. Pues te voy a hacer 5 preguntas, la primera es ¿Desde cuándo realizas este trayecto? ¿Has notado algunos cambios en la forma en que te desplazas del punto al punto b?

Entrevistada: Ah, pues lo uso desde el segundo trimestre, por el momento no he cambiado mi ruta, siempre ha sido la misma.

Entrevistador: ¿Podrías describirme tu trayecto cotidiano en otras palabras, el origen, destino y el motivo del viaje?

Entrevistada: Sería más que nada de la casa a la escuela y el motivo es para asistir a clases.

Entrevistador: OK

Entrevistador: ¿A qué hora sales de tu casa para dirigirte a tu lugar de destino aproximadamente cuánto tiempo haces?

Entrevistada: Pues normalmente en mis clases empiezan a las 4:00. Entonces yo más o menos le calculo entre 1hr o una hora y media.

Entrevistador: OK

Entrevistador: ¿De qué depende esa media hora? ¿Si te vas más temprano o después?

Entrevistada: Pues depende más que nada. si cierran alguna de las avenidas, ya sea por manifestaciones, tianguis, accidentes o también para revisar sobre el alcoholímetro.

Entrevistador: OK

Entrevistador: ¿es muy seguido que pase eso?

Entrevistada: Pues son en pocas ocasiones por lo general es por algún accidente y pues tengo que esperar hasta que de nuevo vuelvan a avanzar y

Entrevistador: Tranquila, estamos en confianza

Entrevistada: En caso de que cierren, voy buscando entre que calles, están menos saturadas y que a la vez me ayuden a salir.

Entrevistador: Ah, okey. ¿Pero esa ruta ya la tienes contemplada antes de salir o es durante el trayecto que surge ese inconveniente?

Entrevistada: No, no lo tengo contemplado, sino que surge de manera espontánea. Eh? Me ha tocado principalmente cuando es de noche, la ventaja es que en ese momento ya no voy tan estresada. Sólo estoy cansada.

Entrevistador: Ok.

Entrevistador: ¿pasa muy a menudo o mínimo una vez al mes?

Entrevistada: Sería como tres veces a la semana.

Entrevistador: ¿3 veces a la semana?

Entrevistada: Va dependiendo, porque por ejemplo en general a partir del jueves casi llegando a mi casa los de alcoholímetro hacen su revisión a partir de las 11 de la noche.

Entrevistador: A ver, permíteme tantito.

Entrevistador: Me podrías decir, ¿cuál es el medio de transporte que usas con mayor frecuencia en este traslado y por qué lo elegiste?

Entrevistada: En mi caso sería el automóvil particular y lo elegí porque es el medio con el que me dan ride.

Entrevistador: Vale, pasamos a pasar a la siguiente pregunta

Entrevistador: ¿Al momento en el que has estado en tu lugar de destino, que en ese caso es la escuela, te ha surgido alguna emergencia en la que te veas obligado a irte de ese lugar para así poder atenderla? En caso de que tu respuesta sea sí, ¿me podrías describir con qué problemas te has tenido que enfrentar durante tu trayecto?

Entrevistada: Sí

Entrevistada: La ventaja que podría tener por ejemplo, si voy para la zona céntrica me tocaría el contraflujo principalmente a partir de las 5pm en adelante.

Entrevistador: Bueno, pasamos a otro apartado, tiempo y traslado.

Entrevistador: ¿De qué manera describirías las condiciones de tu traslado? (Si es bueno, tranquilo, rápido, pesado).

Entrevistada: En lo personal es estresante y pesado.

Entrevistador: Bueno lo que se te ocurra ¿Cómo lo describirías? ¿Y por qué?

Entrevistada: En mi caso es estresante, porque, por lo general en las mañanas se vuelve un caos, así como en las noches. Coincide con el horario de los demás trabajadores, de los demás niveles educativos. A la vez es pesado, porque las personas se cruzan sin respetar los semáforos, los transportes colectivos tampoco respetan sus carriles por lo mismo que quieren tomar base o ganar pasajeros.

Entrevistador: Bueno, vamos a pasar otra pregunta.

Entrevistador: ¿Qué factores son los que influyen en que tu tiempo de traslado disminuya o aumente? (tráfico, manifestaciones, clima, hora pico, fallas en el servicio, etc)

Entrevistada: Pues considero que serían todos los factores mencionados.

Entrevistador: Ok.

Entrevistador: ¿Alguna que tenga mayor rango o todas son por igual?

Entrevistada: Todos son iguales

Entrevistador: ¿Qué tipo de interacciones sociales se generan durante tu trayecto? (Usuarios, conductores, vendedores, policías)

Entrevistada: Pues normalmente los vendedores me han tocado cuando el semáforo se pone en rojo y ellos aprovechan para ofrecer sus productos, para limpiar o para darles algo de dinero.

Entrevistador: Vale

Entrevistador: ¿De qué manera influyen estas interacciones en relación a tu experiencia de movilidad? (Con esto me refiero así es positiva, negativa o indiferente?)

Entrevistada: Siento que es de manera positiva, porque a veces compro algún producto y a la vez los estoy apoyando económicamente.

Entrevistador: Bueno, ahora pasemos a la siguiente pregunta.

Entrevistador: ¿Cuál es tu opinión sobre el tráfico?

Entrevistada: El tráfico para mí es algo complicado, por lo mismo de que no te puedes mover.

Entrevistador: Ahora me podrías explicar, ¿qué es lo más frustrante del tráfico? (De acuerdo a lo que has vivido)

Entrevistada: Podría ser que por lo mismo del calor, la gente te provoca dolor de cabeza, que te digan groserías y también de tener esa incertidumbre de no saber en qué momento podrás avanzar. Y avanzar me refiero, tramos largos.

Entrevistador: Bueno, pasamos a la siguiente pregunta, durante el trayecto a tu lugar de destino. ¿Has experimentado tráfico? ¿Como cuánto tiempo pierdes en el?

Entrevistada: Sí, lo he experimentado.

Entrevistada: Aproximadamente entre media hora o incluso una hora. Y eso es solo de ida.

Entrevistador: ¿Has llegado tarde a tu lugar de destino a causa del tráfico?

Entrevistada: He tenido la suerte de llegar justo a tiempo.

Entrevistador: ¿Has tenido que modificar tu ruta debido al alto nivel del tráfico?

Entrevistada: En algunas ocasiones si he cambiado mi ruta.

Entrevistador: Seguimos con más preguntas, en caso de retrasos, hora pico y tráfico. ¿Qué estrategias utilizas para llegar más rápido a tu destino?

Entrevistada: Por lo general tomé otra ruta, principalmente es por todo Ermita en caso de que en periférico haya mucho tráfico o viceversa.

Entrevistador: ¿en donde te gustaría invertir más tu tiempo que pasar minutos y horas en el tráfico?

Entrevistada: Pues la verdad a mí me gustaría invertir más tiempo en ir leyendo, maquillándome o incluso poder dormir otro ratito.

Entrevistada: Aprovechar para repasar en temas que se me hicieron complicados durante las clases y así poder tener mejor entendimiento durante el trayecto.

Entrevistador: Ok pasamos a la siguiente pregunta, ¿cómo describirías tu experiencia al trasladarse en automóvil particular y en transporte público?

Entrevistada: Siento que en automóvil es más cómodo ir que en transporte público ya que vas incómodo, apretado, por lo general te toca ir parado, en automóvil tienes esa comodidad más que nada,

Entrevistador: Bueno, ¿qué significa o representa para ti el uso del automóvil particular en tus traslados por la ciudad?

Entrevistada: Sería más que nada entre comodidad y seguridad.

Entrevistador: Vale, pasamos a la siguiente pregunta, ¿de qué manera influye el tráfico en tu experiencia cotidiana cuando utilizas el automóvil, me refiero a términos de estrés, tiempo, de ese tipo?

Entrevistada: Principalmente me genera mucho estrés por querer llegar a tiempo a mi destino. La verdad es que rara vez he llegado tarde o por lo regular prefiero llegar media hora antes aunque esté esperando afuera del lugar.

Entrevistador: Ah ok, ¿consideras que el uso del automóvil particular te da algunas ventajas y facilidades en tu trayecto para desplazarte en comparación con el

transporte público, desde tu punto de vista ¿cuáles serían las principales ventajas y desventajas?

Entrevistada: Anteriormente había mencionado que una de las ventajas es la comodidad al igual que la rapidez, mientras que una de las desventajas podría ser que me quedará parada en el tráfico, no te puedes bajar en medio de la avenida, si por ejemplo estuvieras en un camión. Que no tenga otra ruta y tenga que caminar.

Entrevistador: Ok

Entrevistador: ¿crees que existe alguna diferencia o algunas diferencias entre tus experiencias espacio temporales de movilidad entre quienes utilicen automóvil particular y transporte público, cuales?

Entrevistada: Consideró que si

Entrevistada: Podría ser sobre la comodidad, que en el transporte público en algunas ocasiones tienes que ir parado, o que incluso la gente te puede estar empujando. Mientras que en el automóvil particular puedes elegir tu lugar de asiento, dejar tus pertenencias aparte, ir escuchando musica con un volumen adecuado entre otras cosas.

Entrevistador: ¿consideras que el costo de los transportes es muy elevado para el público en general, o sea ya sea tu camión, el metro o el taxi?

Entrevistada: Pienso que el precio de los transportes en la CDMX, son adecuados para todos los usuarios.

Entrevistador: ok

Entrevistador: En cuanto a tu inseguridad desde tu experiencia ¿en donde te sientes más segura al hacer tu traslado, en el automóvil o en el transporte público?

Entrevistada: Yo creo que depende de cada uno, porque también cuando estás en el automóvil pueden haber ciertas situaciones como los asaltos. A pesar de ello, serían en el automóvil.

Entrevistador: ¿Te has sentido insegura en tus traslados hacia tu lugar de destino y en qué momento o partes durante tu trayecto ocurre con mayor frecuencia?

Entrevistada: Sí, me he sentido insegura.

Entrevistada: Por el ejemplo si me voy de lado de Ermita, justo cuando estoy entre Barrio San Antonio, Pueblo de los Reyes o Ganaderos siento que no hay mucha seguridad. Me he dado cuenta que en las tardes, especialmente los miércoles se pone un tianguis y se ve que hay movimiento y gente. Pero ya en la noche, la avenida está sola.

Entrevistada: Pero si estoy de lado de Periférico Oriente, cerca del teletón y toda esa avenida, siempre trato de ponerme en el carril de en medio.

Entrevistador: ¿Has empleado estrategias cómo modificar tus horarios, rutas o medios de transporte para poder sentirte más segura en tu traslado?

Entrevistada: Hay ocasiones que si me voy más temprano o voy intercambiando algunas tardes por periférico o unas noches por Ermita. También cuando llego a mi destino puedo entrar por Calzada del Hueso o por Bombas.

Entrevistador: ¿Qué factores aumentan o disminuyen la seguridad durante tu desplazamiento como la iluminación, infraestructura, saturación, etc?

Entrevistada: Creo que serían la iluminación y la infraestructura.

Entrevistada: La iluminación sería por lo mismo de que no hay luz, casi no sale la gente. Y de la infraestructura es porque luego uno no se da cuenta y si vas a una velocidad alta, puedes caer en los baches y provocar que dañen las llantas. Y peor cuando llueve.

Entrevistador: ¿Consideras que la experiencia de movilidad urbana es diferente para los hombres y mujeres y por qué?

Entrevistada: Claro que no es la misma

Entrevistada: Siento que la mujer es la más vulnerable ante este tipo de situaciones, ya sea como el acoso o de manera verbal.

Entrevistador: ¿Has experimentado o presenciado situaciones de violencia de género durante tus traslados?

Entrevistada: En algunas ocasiones....

Entrevistada: Podría ser que si te ven manejando y tratando de dar una vuelta a pesar de que pongas tus direccionales. Si el otro conductor es hombre, le vale que tu quieras dar la vuelta y a fuerzas te trata como de aventar el carro.

Entrevistador: ¿Cómo impactan esas experiencias en tu forma de movilizarte por la Ciudad?

Entrevistada: Trato de, pues de ignorarlos y de alguna manera el seguro del automóvil me va a corresponder.

Entrevistador: ¿Consideras que existen algunas otras desigualdades como la edad, discapacidad, nivel socioeconómico u origen que influyan en las interacciones en el trato del transporte público?

Entrevistada: Sí existen

Entrevistada: Mmm no sé, lo podemos ver con los adultos mayores, la mayoría de la gente no les tienen paciencia o incluso ya no respetan los lugares que precisamente son reservados para ellos.

Entrevistador: ¿Cómo calificarías la movilidad en la Ciudad de México?

Entrevistada: Pésima

Entrevistada: Lo veo por aquellas personas que sufren de alguna discapacidad, es más complicado poder ingresar a cualquier transporte público y también para la persona que lo acompaña o los adultos mayores.

Entrevistador: ¿Consideras que las avenidas y calles de la Ciudad de México están diseñadas correctamente para que la población pueda moverse?

Entrevistada: La verdad es que no

Entrevistada: Al contrario, les hace falta tener constantemente un mantenimiento.

Entrevistador: ¿Qué significa para ti trasladarse diariamente por la Ciudad?

Entrevistada: Para mí es algo agotador y estresante.

Entrevistador: ¿Algún otro comentario?

Entrevistada: No, no tengo más que decir.

Entrevistador: Vale, te quiero agradecer por el tiempo y la disponibilidad que te tomaste para responder en esta entrevista.

ENTREVISTA 2.

Fecha: 09 de marzo de 2026.

Lugar: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.

Entrevistador:

Agradecemos mucho tu disposición para participar en esta entrevista. Somos estudiantes de la Licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco cursando el doceavo trimestre en el módulo de “Sociología y Sociedad”. Este trabajo está conformado por Quintos Anaya Brandon Alejandro y Pérez Arias Ana Karen.

Estamos realizando nuestro trabajo terminal de la licenciatura cuyo objetivo general es: Examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México desde un enfoque sociológico. De manera más específica, buscamos:

Comparar las diferencias y similitudes en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

Analizar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en relación con el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante sus desplazamientos cotidianos.

Identificar las percepciones y representaciones de los usuarios del transporte público y de automóvil particular durante sus experiencias de movilidad urbana.

Queremos enfatizar que la información proporcionada será utilizada únicamente con fines académicos y será manejada de manera confidencial. La entrevista tendrá una duración aproximada de 20 a 40 minutos.

Entrevistador: Agradecemos tu tiempo y disposición, y bueno, para ir comenzando, te pedimos que nos proporciones la siguiente información:

¿Cuál es tu nombre?

Entrevistado: Emm, Daniel.

Entrevistador: Muy bien, este... ¿Cuál es tu edad en años cumplidos?

Entrevistado: 23 años.

Entrevistador: ¿Cuál es tu sexo?

Entrevistado: Masculino.

Entrevistador: Y ¿Cuál es tu ocupación?

Entrevistado: Estudiante.

Entrevistador: Bueno, entrando un poquito más en preguntas más generales, en cuanto al contexto de nuestro tema de investigación, pues queremos preguntarte: ¿Desde cuándo realizas este trayecto? ¿ha cambiado algo en la forma en que te desplazas en este lugar?

Entrevistado: Eh... pues el trayecto lo hago desde hace dos años que es pues cuando entré a la universidad y si ha cambiado algo en la forma en la que me desplazo, sí. He cambiado tres veces de ruta.

Entrevistador: Ok, muy bien. ¿Podrías describirme tu trayecto cotidiano? o sea, es decir, el origen, el destino, el motivo del viaje, etc.

Entrevistado: Eh... pues... mi trayecto inicia he, saliendo de mi casa, caminando alrededor de diez minutos hacia una base que es la que me lleva al metro, eh... llegando al metro pues tengo que bajarme en la estación "Lomas estrella" y de ahí tomar un taxi o caminar hacia la universidad.

Entrevistador: Muy bien, bueno, ¿a qué hora sales de tu casa para dirigirte a tu lugar de destino? ¿aproximadamente cuánto tiempo te haces?

Entrevistado: Eh... salgo amm, de mi casa eh... al diez para las siete. Emm... ¿y cuánto tiempo me hago? me hago alrededor de una hora y media o dos, depende del tráfico.

Entrevistador: Muy bien, ¿cuál es el medio de transporte que usas con mayor frecuencia en este traslado y por qué lo elegiste?

Entrevistado: El transporte que uso es el camión, el metro y de vez en cuando taxi y ¿por qué lo elijo? porque es lo único que tengo para trasladarme hasta acá.

Entrevistador: Ok, y pues bueno, al momento en el que has estado en tu lugar de destino, en este caso, la escuela. ¿Ha surgido alguna emergencia en la que te veas obligado a irte de ese lugar para así poder atenderla?

Entrevistado: Eh...si, pero por lo mismo de la distancia pues me abstengo y tengo que pedir mejor los trabajos ya sea por foto o sea lo que me estén pidiendo por fotos, no puedo regresarme.

Entrevistador: En cuanto al tiempo de traslado ¿de qué manera describirías las condiciones de tu traslado? Bueno, malo, tranquilo, rápido, pesado, estresante, productivo...

Entrevistado: Diría que hay días en los que lo siento bueno, tranquilo y rápido por el tema de que o salgo más tarde y no es hora pico y cuando salgo en hora pico he, lo siento muy estresante ¿por qué? porque eh... también los niños de las secundarias y primarias he, se trasladan a la escuela y pues eso hace tráfico para... pues para los que vamos a la universidad.

Entrevistador: Muy bien. bueno, ¿Qué factores son los que influyen en que tu tiempo de traslado disminuya o aumente? ya sea el tráfico, manifestaciones, el clima, la hora pico, fallas en el servicio... etc.

Entrevistado: Mmm... digamos que pueden ser el tráfico es una, el clima también, ya sea cuando llueve, el tráfico se vuelve insoportable, eh...horas pico también por el tema del que salgo a las siete de la mañana y la mayoría de las personas se trasladan a sus trabajos, etc., y fallas en el servicio en el metro; en el metro a cada rato se están deteniendo las líneas del metro.

Entrevistador: Muy bien, ¿en qué estación con más frecuencia es donde se detiene más el metro?

Entrevistado: En la línea 12 que es la que ocupo, en la estación "Zapata", en... "Ermita" también, por los trasbordos.

Entrevistador: Ok, eh...¿qué tipo de interacciones sociales se generan durante tu trayecto? ya sea con los usuarios, con los conductores, vendedores ambulantes, policías, etc.

Entrevistado: Pues...las primeras veces cuando no sabía más o menos el camino, si tenía que estar preguntando a policías o a gente que conociera la ruta y pues interacciones pues con el del camión, eh...el, no sé, el pedir que me recarguen la tarjeta del metro, este... y ya, no, no hablo con nadie más, ja.

Entrevistador: ¿La gente no te habla por ejemplo para preguntarte la hora, o algún lugar, el cómo llegar a un lado, o no has comprado como...con algún vendedor ambulante algo?

Entrevistado: No.

Entrevistador: ¿De qué manera influyen estas interacciones en relación a tu experiencia de movilidad? Positiva, negativa o indiferente.

Entrevistado: Negativa, porque a veces los choferes son muy groseros y prepotentes.

Entrevistador: Ok. En cuanto a tráfico y estrategias. Tenemos que, ¿Cuál es tu opinión sobre el tráfico en la ciudad?

Entrevistado: Mmm... diría que hay veces en que es innecesario la mala organización, ya sea de los semáforos que luego fallan, o de la gente que luego es imprudente.

Entrevistador: Ok. ¿Qué es lo más frustrante para ti del tráfico?

Entrevistado: Lo más frustrante del tráfico para mí sería soportar a la gente, ja.

Eh... y a los niños, a veces lo que son los camiones escolares van muy lento y hacen demasiadas paradas y que mi camión vaya detrás de esos camiones hace que mi traslado sea más frustrante.

Entrevistador: Ok. Durante el trayecto a tu lugar de destino, en este caso a la universidad ¿has experimentado tráfico? o sea, ¿Cuánto tiempo pierdes en él cuando lo experimentas?

Entrevistado: Sí, sí he perdido bastante tiempo en el tráfico, ¿y cuánto tiempo he llegado a perder en él?. Pues han sido de media hora hasta cincuenta minutos, una hora, entonces si.

Entrevistador: Ok. ¿Has llegado tarde a tu lugar de destino a causa del tráfico?

Entrevistado: Sí, varias veces.

Entrevistador: Ok. Aproximadamente a la semana ¿cuántas veces llegas tarde por causa del tráfico?

Entrevistado: Quizá...los que son lunes... pues, diría que, tres veces a la semana quizá.

Entrevistador: Muy bien. ¿Has tenido que modificar tu ruta debido al alto nivel de tráfico?

Entrevistado: Sí. si, si si, la tuve que modificar ya dos veces.

Entrevistador: Muy bien. En caso de retrasos, horas pico y tráfico ¿qué estrategias utilizas para llegar más rápido a tu destino?

Entrevistado: Eh... pues... Tengo una opción que es o caminar muy rápido o... taxi o uber.

Entrevistador: Muy bien. Emm... ¿En dónde te gustaría invertir más tiempo que pasar minutos y horas en el tráfico?

Entrevistado: En... mis tareas, la verdad me gustaría vivir más cerca de la universidad justamente para eh, dedicarle esas dos horas de camino a dos horas a mi tarea, a mis trabajos, etc.

Entrevistado: ¿Algo más que le quisieras dedicar más tiempo?

Entrevistado: Pues quizá también tiempo para mi gimnasio, este... pues tiempo para mí también, en hobbies.

Entrevistador: Ok, bueno emm... Bueno, vamos a hacer una comparación entre el automóvil particular y el transporte público.

Eh... ¿cómo describir tu experiencia, en este caso, durante tu traslado en el transporte público? ¿cómo describirías esa experiencia?

Entrevistado: Diría que puede ser o muy buena o muy mala depende el tipo de día y también del clima que esté, eh... la gente, volvemos a lo mismo se vuelve bien imprudente y a veces, igual se vuelve muy tonta cuando llueve o inclusive los conductores son muy imprudentes también.

Entrevistador: Ok, ¿algo más?

Entrevistado: No.

Entrevistador: Ok. ¿Qué significa o representa para ti el uso de automóvil particular en los traslados por la ciudad?

Entrevistado: Pues a pesar de tener un automóvil (o sea no tengo automóvil) pero, a pesar de trasladarme en automóvil particular el tráfico sigue siendo el mismo, entonces hay veces que, si puede ser igual de frustrante, no por el solo hecho de ir en carro va a ser más rápido.

Entrevistador: Ok, muy bien. ¿Consideras que el uso del automóvil particular te da algunas ventajas y facilidades en tu trayecto para desplazarte en comparación con el transporte público?

Entrevistado: Sí, eh... principalmente siento que sería el hecho de que si voy en un automóvil particular, pues la mayor ventaja es que no vas haciendo mil paradas y eso te ahorra muchísimo tiempo de traslado y tampoco lidio con la gente.

Entrevistador: Y desde tu punto de vista ¿cuáles dirías que son tus principales ventajas y desventajas?

Entrevistado: Pues las ventajas puede ser una, que puedo tomar atajos más rápido y puedo llegar más rápido. Este... no gasto dinero obviamente y... ya.

Entrevistador: Ok. ¿Desventajas entonces no hay?

Entrevistado: Pues diría que... Pues es que es lo mismo, o sea, se hace tráfico, eh... es lo mismo, te atorras en el tráfico y pues llegas a la misma hora.

Entrevistador: Ok. ¿Crees que existen algunas diferencias en las experiencias de movilidad entre quienes utilizan el automóvil particular y el transporte público? ¿u cuáles?

Entrevistado: Eh... pues diría que sí. La principal diferencia es que la persona que va en transporte público, va a tardar más en llegar que la persona que va en automóvil particular por lo mismo de las paradas, de que tienen que esperar a la gente o... no sé, estar haciendo sus bases, estar soportando a los conductores o sea, sí.

Entrevistador: Muy bien, ok, bueno. ¿Consideras que el costo del transporte público es muy elevado para el público en general o sea ya sea tu camión, el metro, el taxi?

Entrevistado: Digamos que lo único que se me hace injusto es el precio del... del camión más que nada porque... si así como cobran, ofrecieran un mismo servicio. La verdad, si es injusto, es elevado.

Entrevistador: En cuanto a inseguridad desde tu experiencia ¿en dónde te sientes más seguro al hacer tu traslado, en el automóvil o en el transporte público?

Entrevistado: Pues en el transporte público, digo en el automóvil también tienes inseguridades pero...

Entrevistador: Pero por ejemplo, en el transporte público dices que utilizas camión, metro y vas caminando. ¿Cuál de esos tres es donde te sientes más seguro?

Entrevistado: En el metro quizá.

Entrevistador: ¿Te has sentido inseguro en tus traslados hacia tu lugar de destino y en qué momentos o partes durante tu trayecto ocurre con mayor frecuencia?

Entrevistado: Pues digamos que como te acabo de mencionar, el que más me causa inseguridad es el traslado de lomas estrella hacia la universidad por el tema de que es pues un camino un poco largo y...luego a veces está muy solo, y luego a veces si me da como un poco de miedo.

Entrevistador: Muy bien, eh... ¿Has empleado estrategias como modificar tus horarios, rutas o medios de transporte para poder sentirte más seguro en tu traslado?

Entrevistado: Sí, sí sí he modificado algunas rutas.

Entrevistador: Ok. ¿Y horarios no o medios de transporte?

Entrevistado: Medios de transporte sí, también eh... el metrobús también lo he también como implementado últimamente, eh... horarios pues... sí, quizá también, quizá no regresarme a tal hora en ciertos lugares por lo mismo de la seguridad, pero...nada más.

Entrevistador: Con base a tu experiencia ¿qué factores aumentan o disminuyen la seguridad durante tu desplazamiento como la iluminación, infraestructura, saturación, etc.?

Entrevistado: Pues digamos que la iluminación hay veces en las que a mí me da miedo como salir de mi casa más temprano por el hecho de que es de noche y... pues me causa como un poco más de conflicto.

Eh...la...saturación, pues digamos lo mismo, la hora también te causa demasiados problemas por lo mismo de que pues es hora pico de... muchas personas y en la interacción con los usuarios pues no, la verdad no, no, no no.

Entrevistador: ¿En cuanto a infraestructura? tal vez por las calles, el transporte, el metro ¿no te sientes inseguro?

Entrevistado: No.

Entrevistador: Ok. En cuanto a género, ¿Consideras que la experiencia de movilidad urbana es diferente para los hombres y mujeres y por qué?

Entrevistado: Mmm... digamos que sí... y no, porque mmm... hay veces en que algunas eh... chicas abusan de pues su género para ceder lugares o tiene que ser obligado y pues no saben si uno viene cansado, enfermo y demás, entonces, sí, digamos que sí siento que sí cambia un poco.

Entrevistador: Ok. ¿Has experimentado o presenciado situaciones de violencia de género durante tus traslados?

Entrevistado: Sí, una vez... eh... a mí y a mi mamá una vez... sí.

Entrevistador: Ok. ¿Cómo impactan esas experiencias en tu forma de movilizarte por la ciudad?

Entrevistado: Pues...una tiene, pues tendría que ser más cuidadoso y... la otra quizá no irse por lugares eh... pues donde tuviste ya esa experiencia y no volverlo a repetir.

Entrevistador: Ok, este... Más allá del género, este... ¿Consideras que existen algunas otras desigualdades como la edad, la discapacidad, el nivel socioeconómico u origen que influyan en las interacciones en el trato dentro del transporte público?

Entrevistado: Eh... diría que sí, por el hecho de que... yo que soy una persona que diario gasta una cierta cantidad, hay personas que pues no lo tienen, entonces yo los he visto como piden dinero o por cincuenta centavos hasta incluso no los suben al camión.

En el tema de discapacidad también me ha tocado en que a veces los lugares que son pues específicos para ese tipo de personas no lo ceden, entonces sí, sí hay como un tipo de desigualdad.

Entrevistador: Ok, emm... Bueno ya para ir cerrando con esta este... esta entrevista queremos he, saber algunos puntos reflexivos referentes a la movilidad urbana de la Ciudad de México.

Eh... pues bueno, eh... la primera es ¿cómo calificarías la movilidad en la Ciudad de México?

Entrevistado: Mala. Hay mala organización, eh, tráfico a veces innecesario, eh... y ya.

Entrevistador: Muy bien. Eh... bueno. ¿Consideras que las avenidas y calles de la Ciudad de México están diseñadas correctamente para que la población pueda movilizarse?

Entrevistado: Sí y no. Depende donde estés, en qué delegación también, porque al menos hay delegaciones y calles en donde están pavimentando, arreglando y todo y

a ver en dos carriles donde solamente tendrían que haber uno y ahí se presta justamente para la intersección de carros y... se hace el tráfico.

Entrevistador: Muy bien. Y ya por último, eh... ¿Qué significa para ti trasladarte diariamente por la ciudad? ¿Lo percibes como una carga, una obligación, un derecho o un espacio personal u otra cosa?

Entrevistado: Pues... obligación... quizá, un derecho también, eh... pues es mi... pues la universidad, entonces sí o sea, sí o sí tengo que trasladarme diariamente.

Entrevistador: ¿Qué significa para ti eso?

Entrevistado: Pues... uno pues eh, quizá también puede ser una carga por el hecho de que es muy lejos de donde yo vengo para trasladarme hasta acá si es un poco pesado, tengo que levantarme más temprano y pues si es más cansancio, entonces sí.

Entrevistador: Muy bien. Eh... ¿Tienes algún otro comentario que quieras agregar antes de terminar con esta entrevista?

Entrevistado: No, no.

Entrevistador: Muy bien, bueno agradecemos tu participación, que hayas podido ceder a esta entrevista y esperemos pues saque mucho provecho, muchas gracias.

Entrevistado: De nada, muchas gracias igual.

ENTREVISTA 3.

Fecha: 13 de marzo de 2026.

Lugar: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.

Entrevistador:

Agradecemos mucho tu disposición para participar en esta entrevista. Somos estudiantes de la Licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco cursando el doceavo trimestre en el módulo de "Sociología y Sociedad". Este trabajo está conformado por Quintos Anaya Brandon Alejandro y Pérez Arias Ana Karen.

Estamos realizando nuestro trabajo terminal de la licenciatura cuyo objetivo general es: Examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México desde un enfoque sociológico. De manera más específica, buscamos:

Comparar las diferencias y similitudes en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

Analizar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en relación con el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante sus desplazamientos cotidianos.

Identificar las percepciones y representaciones de los usuarios del transporte público y de automóvil particular durante sus experiencias de movilidad urbana.

Queremos enfatizar que la información proporcionada será utilizada únicamente con fines académicos y será manejada de manera confidencial. La entrevista tendrá una duración aproximada de 20 a 40 minutos.

Agradecemos tu tiempo y disposición, y bueno, para ir comenzando, te pedimos que nos proporciones la siguiente información:

Entrevistador: ¿Cuál es tu nombre?

Entrevistada: Lidia Bárbara

Entrevistador: ¿cuál es tú edad en años cumplidos?

Entrevistada: 21 años

Entrevistador: ¿cuál es tu sexo?

Entrevistada: Mujer

Entrevistador: ¿Cuál es tú ocupación?

Entrevistada: Estudiante

Entrevistador: ¿Desde cuándo realizas este trayecto?

Entrevistada: Realizó el trayecto desde julio del año pasado, o sea del 2025.

Entrevistador: ¿Ha cambiado la forma en que te desplazas de este lugar?

Entrevistada: No, no ha cambiado

Entrevistador: ¿Podrías describirme tu trayecto cotidiano, o sea decir el origen, el destino, el motivo del viaje?

Entrevistada: Pues yo salgo de mi casa, está ubicada en la alcaldía Álvaro Obregón y me traslado a la alcaldía Benito Juárez y exactamente a Mixcoac, entonces yo para llegar a mi destino tengo que salir de mi casa a las 8:50 am para caminar a la avenida donde pasan los autobuses y llego ahí como a las 9:10 am o 9:05 depende. Bueno, de ahí agarro un camión que vaya hacia Mixcoac, este me hago como una hora en ese camión. En un traslado, pues lleno de tráfico, porque hay como unos 4 puntos donde suele detenerse el camión por el tráfico, entonces es donde me suelo tardar más, y pues el motivo es para ir a mi servicio social.

Entrevistador: ¿A qué hora sales de tu casa para dirigirte a tu lugar de destino? Aproximadamente ¿Cuánto tiempo haces?

Entrevistada: Como te había mencionado, salgo como a las 8:50 am para llegar allá a Mixcoac como a las 9, no es cierto, como a las 10:20 am.

Entrevistador: ¿Cuál es el medio de transporte que usas con mayor frecuencia en este traslado y por qué lo elegiste?

Entrevistada: Uso un camión y lo elegí porque es el más se acerca a mi lugar de destino. Porque la verdad también sale más barato que tomar un taxi.

Entrevistador: Al momento en el que has estado en tu lugar de destino, en este caso el servicio. ¿Ha surgido alguna emergencia en la que te veas obligada a irse de ese lugar para así poder atenderla?

Entrevistada: Por el momento no me ha surgido ningún caso de emergencia.

Entrevistador: En cuanto al tiempo de traslado, ¿De qué manera describirías las condiciones de tu traslado? (Bueno, malo, tranquilo, rápido, pesado, estresante o productivo) ¿Por qué?

Entrevistada: Para mí sería pesado y estresante, porque la verdad mi camino no es, mi destino no es tan lejano pero la verdad si toma mucho tiempo por el tráfico, además, no me queda el camión, así que saliendo de mi casa, tengo que caminar todavía.

Entrevistador: ¿Qué factores son los que influyen en que tu tiempo de traslado disminuya o aumente? (Ya sea el tráfico, manifestaciones, el clima, fallas en el servicio)

Entrevistada: Yo siento que es el tráfico, porque si hay 4 puntos en el traslado que el camión llega a detenerse por el tráfico o suele avanzar muy muy lento, entonces

esto se debe, yo creo que a mi parecer porque las calles son muy estrechas o por los autos detenidos en las avenidas o en los lados. Hace que no haya espacio, que los camiones vayan muy lento, en sí es el tráfico es que salió con más frecuencia.

Entrevistador: ¿Qué tipo de interacciones sociales se generan durante tu trayecto?(Ya sea con los usuarios, conductores, vendedores ambulantes, policías, etc)

Entrevistada: La verdad es casi nula, rara vez que llegó a conversar con un pasajero que vaya a mi lado. La verdad si se llegan a subir vendedores ambulantes en el trayecto, yo creo que como unos 5 es muy raro que le compre a veces llegó a comprar o en ocasiones no.

Entrevistador: ¿La gente no te habla por ejemplo, para preguntarte la hora, o algún lugar, el cómo llegar a un lado, o no has comprado con algún vendedor ambulante algo?

Entrevistada: Si me llegan a hablar, pero es muy rara vez. De que pregunten la hora o algún lugar. Si se suben a vender, algún ambulante, si es muy frecuente pero rara vez le compro

Entrevistador:¿De qué manera influyen estas interacciones en relación a tu experiencia de movilidad (positiva, negativa o indiferente)?

Entrevistada: Pues, negativa

Entrevistador: Ok, pasamos a la siguiente pregunta

Entrevistador:¿Cuál es tu opinión sobre el tráfico en la CDMX?

Entrevistada: Para mi, el tráfico siempre va a estar presente en tu trayecto, para llegar a la escuela, a tu servicio o a tu trabajo, siempre está presente la verdad. Claro que cambia en el horario que tú realices en tu trayecto, a veces es más o menos.

Entrevistador: ¿Qué es lo más frustrante para ti del tráfico?

Entrevistada: Es frustrante más en el camino. En sí, no te haces tanto, tu trayecto puede ser cerca, pero por el tráfico se vuelve largo.

Entrevistador: ¿Has experimentado tráfico? ¿Cuánto tiempo pierdes en él cuando lo experimentas?

Entrevistada: Sí lo he experimentado. En mi experiencia, si pierdo como unos 30 minutos o 25 minutos.

Entrevistador: ¿Has llegado tarde a tu lugar de destino a causa del tráfico?

Entrevistada: Sí he llegado tarde.

Entrevistador: ¿Cuántas veces llegas tarde por causa del tráfico?

Entrevistada: La verdad es que la mayoría de veces.

Entrevistador: ¿Has tenido que modificar tu ruta debido al alto nivel de tráfico?

Entrevistada: Si, luego opto por caminar cuando ya estoy cerca y hay trafico, me bajo del camión y he visto que muchos pasajeros hacen lo mismo, se bajan del camión y mejor caminan.

Entrevistador: En caso de retrasos, horas pico y tráfico ¿qué estrategias utilizas para llegar más rápido a tu destino?

Entrevistada: Nada más sería salir temprano, tomar otra ruta no, porque me haría más tiempo y gastaría más.

Entrevistador:¿En dónde te gustaría invertir más tiempo que pasar minutos y horas en el tráfico? ¿Algo más que le quisieras dedicar más tiempo?

Entrevistada: Yo creo que, no sé, desayunando correctamente y no rápido en eso. Sólo en eso.

Entrevistador: ¿Cómo describirías tu experiencia al trasladarse en automóvil particular y en el transporte público?

Entrevistada: Como te mencioné anteriormente,lo describiría estresante para ambos casos, porque mi lugar de destino no es lejos, pero se toma más tiempo por el tráfico.

Entrevistador: ¿Qué significa o representa para ti el uso del automóvil particular en los traslados por la Ciudad?

Entrevistada: Comodidad

Entrevistador: ¿Consideras que el uso del automóvil particular te da algunas ventajas y facilidades en tu trayecto para desplazarte en comparación con el transporte público?

Entrevistada: Yo creo que no, en ocasiones he tomado Uber, porque no cuento con automovil particular, pero la verdad el tráfico es el mismo, me tardó lo mismo.

Entrevistador: Y desde tu punto de vista ¿Cuáles dirías que son tus principales ventajas y desventajas?

Entrevistada: Nada más sería la comodidad y desventaja que es el mismo trayecto que el camión.

Entrevistador: ¿Crees que existen algunas diferencias en las experiencias de movilidad entre quienes utilizan el automóvil particular y el transporte público? ¿cuáles?

Entrevistada: Desde mi experiencia sería que sólo va un pasajero o va quien conduce y no está rodeada de más gente. En cambio el camión si son muchos pasajeros, pero, en movilidad yo creo que ninguna porque lo que he visto es que en el automóvil particular también este presenta desventajas con el tráfico. No encuentro muchas diferencias, a lo mejor sería porque voy más cómoda, un poquito más cómoda, pero la verdad es que el trayecto es el mismo, porque por el tráfico nos detenemos y llegué más tarde a mi destino.

Entrevistador: ¿Consideras que el costo del transporte público es muy elevado para el público en general o sea ya sea tu camión, el metro, el taxi?

Entrevistada: Yo no considero que sea elevado.

Entrevistador: En cuanto a tu inseguridad desde tu experiencia, ¿en dónde te sientes más segura al hacer tu traslado en el automóvil o en el transporte público?

Entrevistada: Yo siento más seguridad en el automóvil.

Entrevistador: ¿Te has sentido insegura en tus traslados hacia tu lugar de destino y en qué momento o partes durante tu trayecto ocurre con mayor frecuencia?

Entrevistada: Me he sentido insegura cuando es, no en puntos exactos sino cuando es muy tarde o muy noche es cuando me siento insegura.

Entrevistador: ¿Has empleado estrategias cómo modificar tus horarios, rutas o medios de transporte para poder sentirte más segura en el traslado?

Entrevistada: Ajá

Entrevistada: Por lo regular, suelo ehh, sólo a veces cambiar rutas donde tengan más iluminación o salir más temprano de mi lugar donde estoy para llegar a mi destino que es mi casa o en ocasiones, sólo optar por el Uber.

Entrevistador: ¿Qué factores aumentan o disminuyen la seguridad durante tu desplazamiento como la iluminación, infraestructura, saturación, etc?

Entrevistada: Yo siento que la iluminación, la iluminación a veces siento que los lugares están muy oscuros y son muy solos, entonces eso aumenta la inseguridad.

Entrevistador. ¿Consideras que la experiencia de movilidad urbana es diferente para los hombres y mujeres? ¿Por qué?

Entrevistada: Mmm

Entrevistada: Yo considero que los dos presentan riesgos, los dos géneros sin embargo, a veces las mujeres se ha visto en ocasiones que se llegan a presentar acoso.

Entrevistador: ¿Has experimentado o presenciado situaciones de violencia de género durante tus traslados?

Entrevistada: Yo creo que el acoso hacia la mujer

Entrevistador: ¿Cómo impactan esas experiencias en tu forma de movilizarte por la Ciudad?

Entrevistada: Pues impactan porque, ehh ya no toman la misma ruta, dejó de tomarla por cierto tiempo como una semana y después vuelvo a tomarla. Pero pues si es una, una situación desagradable.

Entrevistador: ¿Consideras que existen algunas otras desigualdades como la edad, discapacidad, nivel socioeconómico u origen que influyan en las interacciones en el trato dentro del transporte público?

Entrevistada: Sí, yo lo he visto por la discapacidad a veces no es accesible, porque yo que trabajo con niños por mi servicio con niños de discapacidad intelectual y pues llegan a tener muchas complicaciones también de discapacidad motrices por ende presentan muchos, muchos ehh

Entrevistada: He aprendido muchas experiencias en la cual puedo observar que pues en transporte no es accesible para ellos, ya que pues hablando desde las banquetas son muy altas, los carros a veces estorban las banquetas entonces tienes que bajar y caminar sobre la carretera o el camión, a veces va muy rápido que no espera a que te subas correctamente. Entonces cuando tienen discapacidad intelectual tú tienes que estar a lado de él, ella o ellos, y aparte a veces tienen discapacidad motriz también pues el movimiento suele ser más lento, entonces no se pueden adaptar fácilmente a eso.

Entrevistador: ¿Cómo calificarías la movilidad en la Ciudad de México?

Entrevistada: La verdad la calificaría con un 5, si suele ser muy complicada, aunque llega a existir muchas rutas o como el Uber, u otros transportes a veces suelen ser más caros.

Entrevistada: Y pues la verdad, creo que en todos los transportes que escojas suele haber este tráfico. Entonces si los calificaría como una situación muy estresante.

Entrevistador: ¿Consideras que las avenidas y calles de la Ciudad de México están diseñadas correctamente para que la población pueda moverse?

Entrevistada: Yo digo que no

Entrevistada: Hay calles que tienen muchos baches, banquetas que tienen muchos ehh, defectos por puede haber un árbol porque levanta su raíz a la vez levanta el concreto. Entonces provoca un defecto en la banqueta entonces tu tienes que estar atento para no tropezar o bajarte de la banqueta o luego carros obstruyen el paso de la banqueta entonces tú caminas sobre la carretera para poder caminar y no sólo carro, también negocios, puestos ambulantes lo hacen más complicado.

Entrevistador: ¿Qué significa para ti trasladarse diariamente por la Ciudad? ¿Lo percibes como una carga, una obligación, un derecho, un espacio personal u otra cosa?

Entrevistada: La verdad significa prepararse mucho antes, salir temprano, tener todo calculado para que no se me haga tarde, entonces sería como eso y también ehh significa, pues, saber que voy a estresarme en algunos momentos por el tráfico y que voy a terminar cansada.

Entrevistada: En ocasiones no tienes tu transporte saliendo de tu casa, sino que tienes que caminar para encontrarse a la avenida y ya agarrarlo. Entonces tienes que agarrar otro transporte. tener que caminar y así. El trayecto es cansado, la verdad.

Entrevistador: ¿Algún otro comentario?

Entrevistada: No tengo otro comentario, sería todo.

Entrevistador: Bueno, gracias por tomarte el tiempo y las aportaciones que hiciste en estas entrevistas.

ENTREVISTA 4.

Fecha: 15 de marzo de 2026.

Lugar: San Miguel Zinacantepec, Estado de México.

Entrevistador:

Agradecemos mucho tu disposición para participar en esta entrevista. Somos estudiantes de la Licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco cursando el doceavo trimestre en el módulo de “Sociología y Sociedad”. Este trabajo está conformado por Quintos Anaya Brandon Alejandro y Pérez Arias Ana Karen.

Estamos realizando nuestro trabajo terminal de la licenciatura cuyo objetivo general es: Examinar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en la Ciudad de México desde un enfoque sociológico. De manera más específica, buscamos:

Comparar las diferencias y similitudes en las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana entre usuarios de automóvil particular y transporte público.

Analizar las experiencias espaciotemporales de movilidad urbana de los usuarios de automóvil particular y de transporte público en relación con el tiempo de traslado, las condiciones del trayecto y las interacciones sociales que se generan durante sus desplazamientos cotidianos.

Identificar las percepciones y representaciones de los usuarios del transporte público y de automóvil particular durante sus experiencias de movilidad urbana.

Queremos enfatizar que la información proporcionada será utilizada únicamente con fines académicos y será manejada de manera confidencial. La entrevista tendrá una duración aproximada de 20 a 40 minutos.

Agradecemos tu tiempo y disposición, y bueno, para ir comenzando, te pedimos que nos proporciones la siguiente información:

Entrevistador: ¿Cuál es tu nombre?

Entrevistado: Cesar.

Entrevistador: ¿Cuál es tu edad en años cumplidos?

Entrevistado: 47 años.

Entrevistador: ¿Cuál es tu sexo?

Entrevistado: Masculino.

Entrevistador: ¿Cuál es tu ocupación?

Entrevistado: Comerciante.

Entrevistador: Bueno, dando un contexto general sobre... esta entrevista, ¿Desde cuándo realizas este trayecto? ¿ha cambiado algo en la forma en que te desplazas a este lugar?

Entrevistado: Mmm... Este trayecto lo he estado realizando desde hace cinco años y no, no ha cambiado nada. El tráfico es el mismo, el tiempo es... a veces hasta más... no, no ha cambiado nada.

Entrevistador: Ok. ¿Podrías describirme tu trayecto cotidiano? Es decir, el origen, destino y el motivo del viaje.

Entrevistado: El origen eh... es de aquí, de la ciudad de Toluca, eh... mi trayecto es... pues de aquí hasta la Ciudad de México, alcaldía Iztapalapa y el motivo es eh... es por trabajo.

Entrevistador: Ok. Este... ¿a qué hora sales de tu casa para dirigirte a este lugar de destino aproximadamente cuánto tiempo te tardas también?

Entrevistado: Es...es variable pero normalmente seis, siete, ocho de la mañana y... el tiempo es de dos horas y media a tres horas.

Entrevistador: Ok. ¿Cuál es el medio de transporte que usas en este traslado y por qué lo elegiste?

Entrevistado: Es el automóvil.

Entrevistador: Eh... al momento en el que te has... este... estado en tu lugar de destino, en este caso pues es relacionado a equipo de tu trabajo, ¿te ha surgido alguna emergencia en la que has obligado a irte de ese lugar para así poder atenderla?

Entrevistado: Pues no, la verdad es que no. Pues si puede pasar pero no, no, no he tenido ese detalle... No, no, no ha pasado.

Entrevistador: Ok. En cuanto a tu tiempo de traslado, ¿de qué manera describirías las condiciones de tu traslado? Bueno, malo, tranquilo, rápido, pesado, estresante, productivo...

Entrevistado: Es estresante, es pesado, es malo, eh... no es rápido, ja.

Entrevistador: ¿Algo más?

Entrevistado: No.

Entrevistador: ¿Y por qué?

Entrevistado: Es pesado porque eh... el tráfico, el tráfico es insoportable ya entrando a la Ciudad de México.

Eh... es estresante por lo mismo del tráfico, el... traslado no es bueno porque hay muchos, muchos baches, muchos topes y muchos semáforos.

Entrevistador: Ok. Bueno, ¿qué factores son los que influyen en que tu tiempo de traslado disminuya o aumente?

Entrevistado: Lo que influye para que sea eh... para que disminuya el tiempo o aumente... eh, para disminuir el tiempo definitivamente tiene que ser en día domingo cuando yo pueda ir, que no hay nada de tráfico.

Y que aumente, pues si, eh... manifestaciones, eh...tráfico, sobre todo tráfico y podría ser hora pico pero trato de evitar eso.

Entrevistador: Muy bien. ¿Qué tipo de interacciones sociales se generan durante tu trayecto? ya sea con usuarios, los otros conductores, algún vendedor, policía, etc.

Entrevistado: Ah... casetas y vendedores ambulantes.

Entrevistador: ¿Algo más?

Entrevistado: No, no.

Entrevistador: ¿De qué manera influyen estas interacciones con relación a tu experiencia de movilidad? Positiva, negativa o indiferente.

Entrevistado: Eh indiferente. Ni bien ni mal.

Entrevistador: Ok.

Entrevistador: En cuanto a tráfico y estrategias. ¿Cuál es tu opinión sobre el tráfico?

Entrevistado: Ah, es lo peor jaja, lo peor que hay para poderse mover en la Ciudad de México.

Entrevistador: ¿Qué es lo más frustrante del tráfico?

Entrevistado: Lo más frustrante es...que si llegas a... a llevar prisa, el tráfico lo haces más, más estresante. Entonces no, no, no, no, definitivamente el tráfico es lo peor que puede haber... eh, te quita mucho tiempo, es pérdida de tiempo.

Entrevistador: Ok. Durante el trayecto a tu lugar de destino ¿has experimentado tráfico? ¿Cuánto tiempo pierdes en él?

Entrevistado: Ja, hora y media, una hora, hora y media o hasta dos horas.

Entrevistador: Muy bien. ¿Has llegado tarde a tu lugar de destino a causa del tráfico?

Entrevistado: Si, definitivamente.

Entrevistador: Ok. ¿Has tenido que modificar tu ruta debido al alto nivel del tráfico?

Entrevistado: Si claro, si.

Entrevistador: En caso de retrasos, horas pico y tráfico ¿qué estrategias utilizas para llegar más rápido a tu destino?

Entrevistado: Eh... sigo la aplicación de Google Maps y la aplicación misma me va eh.. mandando por otras rutas, buscando calles, buscando atajos y es como puedo llegar más rápido.

Entrevistador: Ok. ¿En donde te gustaría invertir más tu tiempo que pasar minutos y horas en el tráfico?

Entrevistado: Yo preferiría eh...aprovecharla para pasar tiempo con mis hijos, eh... o hacer trabajos pendientes, eh...ver lo de mis negocios, eh, aprovechar ese tiempo perdido en otras cosas eh, más productivas que nada más estar perdiendo el tiempo en el tráfico. De alguna forma también hacer algunos pendientes del trabajo, eh... poner más atención a mis negocios y en muchas cosas más que estar perdiendo el tiempo en el tráfico.

Entrevistador: Ok. Eh, ahora, un poquito de comparación entre automóvil particular y transporte público, bueno aquí vamos a enfocarnos más al particular...

¿Cómo describirías tu experiencia al trasladarte en automóvil particular?

Entrevistado: Pues si pudiera usaría más el transporte público.

Al trasladarme en automóvil eh... pues mala mmm... no me gusta manejar, no me gusta manejar pero tengo que. Ya que voy a recoger equipo, mercancía y pues no lo puedo transportar ahora sí que en el transporte público valga la redundancia, eh... por eso es, es mala. En el transporte público es más rápido pero pues no, no me sirve de nada.

Entrevistador: Ok. ¿Qué significado representa para ti el uso de automóvil particular en tus traslados por la ciudad?

Entrevistado: Pues una necesidad realmente.

Entrevistador: Ok. ¿De qué manera influye el tráfico en tu experiencia cotidiana cuando utilizas el automóvil en términos de estrés, tiempo, etc.?

Entrevistado: No pues en todo, al cien por ciento influye el tráfico. Te estresa...

Entrevistador: Ok. ¿Consideras que el uso de automóvil particular te da algunas ventajas y facilidades en tu trayecto para desplazarte en comparación del transporte público? Desde tu punto de vista ¿cuáles dirías que son tus principales ventajas y desventajas?

Entrevistado: Las ventajas del automóvil es que puedo traer la mercancía que ocupo o el equipo que ocupo. Eh... la desventaja, volvemos a lo mismo, pérdida de tiempo por el tráfico.

Entrevistador: Ok. ¿Crees que existen algunas diferencias en las experiencias de la movilidad entre quienes utilizan automóvil particular y transporte público? ¿Cuáles?

Entrevistado: Ah si claro, si, de que hay diferencias hay diferencias. Como lo vuelvo a repetir, en, en el... en el automóvil, eh... pues hay comodidad de alguna forma, manejas a tu ritmo. Desventaja, volvemos a lo mismo, el tráfico y pérdida de tiempo y en el transporte público eh... pues la diferencia es de que no vas tan cómodo que digamos pero la ventaja es que de alguna forma llegas más rápido a tu destino.

Entrevistador: Ok. Bueno en relación a la siguiente pregunta... ¿Consideras que sale más caro o más barato en transporte público que en automóvil particular?

Entrevistado: No, es más económico el transporte público.

Entrevistador: Muy bien. En cuanto a temas... de... inseguridad, desde tu experiencia ¿En donde te sientes más seguro al hacer tu traslado? En el automóvil particular o en transporte público.

Entrevistado: Pues antes era en el, más seguro antes era en el automóvil particular pero ya a estas alturas pues es lo mismo, en transporte público o... o el... o el particular.

Entrevistador: ¿Te has sentido inseguro durante tus traslados hacia tu lugar de destino? ¿En qué momentos o en qué partes durante tu traslado ocurre con mayor frecuencia esa inseguridad?

Entrevistado: Eh... pues definitivamente cuando se hace tráfico, que están todos los automóviles parados y... empiezan a haber vendedores o franeleros o gente que pasa cerca de ti, motonetas... es cuando se siente la inseguridad.

Entrevistador: Ok. ¿Has empleado estrategias como modificar tus horarios, rutas o medios de transporte para poder sentirte más seguro en tu traslado?

Entrevistado: Eh, si.

Entrevistador: Ok. ¿Con base a tu experiencia que factores como iluminación, infraestructura, saturación e interacción con otros usuarios aumentan o disminuyen la inseguridad durante tu desplazamiento?

Entrevistado: ...No, ninguna. No, la verdad es que ninguna.

Entrevistador: Ok. ¿En cuanto a términos de género consideras que la experiencia de movilidad urbana es diferente para hombres que para mujeres?

Entrevistado: Ah sí, claro. Si, claro porque eh...las mujeres no son tan hábiles para... manejar, eh... como, de alguna forma los hombres ¿no?, y son más distraídas ya que van en el teléfono, van este... maquillándose, eh, van haciendo otras cosas menos poniendo atención.

Entrevistador: Ok. Eh... ¿Has experimentado o presenciado situaciones de violencia de género o de acoso durante tus traslados? ¿Cómo es que impactan esas experiencias en tu forma de movilizarte por la ciudad?

Entrevistado: No, yo, yo, yo en lo personal no he experimentado nada de eso.

Entrevistador: Ok. Más allá del género ¿consideras que existen algunas otras desigualdades como la edad, discapacidad, el nivel socioeconómico u origen que influyen en las interacciones o el trato dentro del transporte público?

Entrevistado: Si, si, si hay desigualdad en el transporte público.

Entrevistador: Y bueno ya para terminar... este... como una reflexión final sobre la movilidad urbana, ¿cómo calificas la movilidad urbana en la Ciudad de México?

Entrevistado: Mala, muy mala, je. Por...lo mismo eh... en la Ciudad de México ya es tan fácil obtener un carro que cualquier persona puede tener un carro, cualquiera, cualquiera y entonces eso hace que... que haya más tráfico y sobre todo es de que ya antes por lo menos había de cuatro a cinco personas en un carro, ahora tu ves un montón de carros y en cada carro solo va una sola persona.

Entrevistador: Ok. ¿Consideras que las avenidas y calles de la Ciudad de México están diseñadas correctamente para que la población pueda moverse?

Entrevistado: Si, si están diseñadas correctamente, el problema aquí es la educación vial que tenemos las personas, no respetamos, nos saltamos los semáforos, no hay educación vial definitivamente. Esa es la diferencia.

Entrevistador: Ok. finalmente para ya terminar. ¿Que significa para ti el trasladarte diariamente por la Ciudad de México? ¿Lo percibes como una carga, una obligación, un derecho, un espacio personal u otra cosa?

Entrevistado: Pues no me desplazo diario pero cuando llego ir si es una carga, a veces una obligación, muy pocas veces un espacio personal, muy pocas veces.

Entrevistador: Ok. ¿Significa para ti alguna otra cosa?

Entrevistado: ...Mmm...No, no, es que... desplazarse por la Ciudad de México para mi nada más es una necesidad realmente, muy pocas veces es este.... por diversión o por paseo.

Entrevistador: Ok, muy bien.

Pues nada, pues ya...terminamos la entrevista, no sé si quieras agregar algo más o algún otro comentario relacionado a esto o que te haya parecido...

Entrevistado: Eh, no pues definitivamente como te comentaba que aquí el problema del tráfico no es... no es este... no... es el diseño de las calles, o la infraestructura de la Ciudad de México la movilidad, el problema son los, los coches, las agencias de autos, bueno para mi ¿no? porque... ya es muy fácil sacar un carro, ya un muchacho de 18 años, de 19 años con veinte mil pesos facil le dan un carro, entonces eso ha hecho que ya haya bastante, bastante eh, pues sí, carros, automóviles y eso hace más tráfico. El no circula pues realmente yo siempre he dicho que... el no circula ya no es tanto por la contaminación sino ya es por, por el tráfico que se llega a hacer porque vuelvo a lo mismo, ya casi en la Ciudad de México no ves carros viejos, casi la mayoría son carros nuevos, entonces todos, todos circulan, todos. Para mí lo que genera la contaminación realmente son los camiones y las empresas, pero pues obviamente le echan la culpa a los carros cuando ya hay mucho carro nuevo, o sea ya no hay carros viejos, es muy raro ya ver carro viejo entonces el tráfico se hace por lo mismo, por, por los automóviles, nada más.

Entrevistador: Ok. pues ya, hemos terminado, muchas gracias por tu tiempo.

Entrevistado: No hay de qué, gracias a ti.

CATEGORIZACIÓN DE LAS ENTREVISTAS

[Categorización de las entrevistas - Hojas de cálculo de Google](#)