

# **UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA**

Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial por Derecho Presidencial  
del 3 de abril de 1981



## **“INDEPENDENCIA DE MOVILIDAD URBANA EN ADOLESCENTES EN LA CIUDAD DE MÉXICO. MIEDOS Y FALTA DE CAPACITACIÓN QUE LIMITAN SU AUTONOMÍA”**

### **ESTUDIO DE CASO**

Que para obtener el grado de

### **MAESTRA EN DESARROLLO HUMANO**

Presenta:

### **CARMEN RAMOS ARENA**

Directora: Dra. Cinthia Cruz del Castillo

Lectores: Dra. Ruth Pérez López

Mtro. Anatolio Freidberg Advocate

México D.F.

2014

# Independencia de Movilidad Urbana

## ÍNDICE

1. Resumen.....	3
2. Análisis de los hechos y definición del problema	
2.1. Introducción.....	4
2.2. Antecedentes.....	5
2.3. Diagnóstico y problematización.....	6
2.4. Marco Contextual	
2.4.1. La adolescencia.....	11
2.4.2. Espacio Público y ciudad.....	12
2.4.3. Municipio de Huixquilucan.....	13
2.4.4. Colegio El Roble.....	14
2.6. Objetivos.....	16
3. Marco Conceptual	
3.1. Marco Teórico.....	17
3.1.1. Movilidad Urbana.....	17
3.1.2. Independencia de Movilidad Urbana en los adolescentes.....	21
3.1.2.1. Apego de su Entorno. Sentido de Lugar.....	23
3.1.3. Miedo en la Ciudad.....	25
3.1.4. Autonomía en la adolescencia.....	27
3.1.5. Niños y espacio público .....	29
4. Soluciones plausibles	
2.2. Justificación.....	34
5. Metodología	
5.1. Reseña de los participantes.....	37
5.2. Método.....	40

5.3. Cartas Descriptivas.....	42
6. Resultados y conclusiones	
6.1. Resultados descriptivos.....	49
6.2. Resultados por participante.....	54
6.3. Conclusiones.....	62
6.4. Alcances y limitaciones.....	65
6.5. Aprendizajes adquiridos.....	67
7. Recomendaciones	
7.1. Sugerencias.....	68
7.2. Proceso personal.....	69
8. Bibliografía.....	70
9. Anexos.....	73

## **1. RESUMEN**

Los adolescentes de ciertos sectores de la sociedad mexicana, cuentan con una reducida o nula independencia de movilidad urbana. En un estudio exploratorio realizado, encontré una limitada independencia de movilidad en especial en aquellos que asisten a escuelas privadas. Así como un gran miedo por salir a la calle, pero al mismo tiempo un gran anhelo por lograrlo. Se realizó una intervención educativa en la secundaria “El Roble”, ubicada en la colonia Interlomas, Edo de México. Se analizó la realidad de los miedos que limitan ésta independencia de movilidad, y la importancia de contar con la preparación adecuada para lograr tenerla.

## 2. ANÁLISIS DE LOS HECHOS Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

### 2.1. Introducción

Uno de los aspectos que más estrés puede causar a los habitantes de una ciudad, es el no contar con una adecuada movilidad, que vista desde una perspectiva urbana *“...es el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura”*. ( Universidad Autónoma de México, 2011, pp. 9). Si a esto le sumamos el hecho de ser un adolescente, definitivamente nos vamos a encontrar con una escasa, o en ocasiones nula independencia de movilidad en la ciudad, empezando por su propia colonia.

La situación de movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es el resultado de años de una visión que ha priorizado el transporte particular contra el colectivo. Aunado a un desarrollo urbano expansivo donde los fraccionamientos habitacionales, cada vez se encuentran más lejos de los centros de trabajo y actividad (Centro de Transporte Sustentable & Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, 2011).

La escasa oferta de opciones eficientes de transporte público, como el Sistema Colectivo de Transporte Metro, Metrobús o RTP ( Universidad Autónoma de México, 2011), ha obligado a las familias a ver el auto particular como la única opción viable de desplazamiento. Niños y adolescentes pertenecientes a un nivel socioeconómico medio y medio alto, no conocen otra opción de movilidad. Esto limita el que se puedan desplazar por calles y espacios públicos de manera autónoma. Dependen de un adulto para poder acceder a sus actividades cotidianas, alejándolos de su entorno y de la posibilidad de contar con aprendizajes que les den independencia y autonomía.

## 2.2. Antecedentes

Instituciones e investigadores muestran preocupación en el tema de la movilidad en los adolescentes. La Universidad de Otago junto con la Escuela de Medicina en Dunedin, Nueva Zelanda, preocupados ante el aumento del uso del automóvil en los adolescentes, siendo los accidentes de auto una de las primeras causas de muerte en jóvenes neozelandeses, conforman un consorcio que fomenta una cultura de educación de movilidad en los adolescentes, alternativa al automóvil, enfocándose hacia opciones como la bicicleta y el uso del transporte público. Con la intención de generar en ellos, hábitos más sanos de movilidad, tanto para su salud física como emocional. Anualmente organizan un Symposium, donde expertos hablan de la importancia de arraigar en ésta etapa de la vida, hábitos más sustentables de movilidad, que les den mejores opciones en su desarrollo ( Adolescent Mobility Health Consortium, 2013).

Las investigadoras Prezza y Pacilli (2007) de la Universidad de Roma, nos hablan de los sentimientos que se generan en los jóvenes y niños italianos al no poder jugar en lugares públicos, así como el no tener la posibilidad de desplazarse de manera independiente por su comunidad. En la investigación realizada encontraron en estos jóvenes un mayor miedo al crimen y un reducido sentido de comunidad, que los llevan a tener sentimientos de soledad.

La investigación a cargo de Johansson, Hasselberg y Laflame (2010), nos habla de la independencia de movilidad en jóvenes adolescentes de la ciudad de Chicago, al transportarse de su casa a la escuela. Explora la relación entre las causas que pueden afectar esta independencia de movilidad. Entre los resultados encontrados menciona como factores determinantes: el miedo percibido en la comunidad, el tipo de vivienda que existe en la zona y los problemas de tráfico intenso.

Al cursar los Diplomados de “Vivienda y Construcción Sustentable” así como el de “Movilidad Urbana Futura” el tema se vuelve de gran interés para mí, al entrelazarse de alguna manera con mi propia historia. El hecho de vivir mi adolescencia en un suburbio del Estado de México, me alejó de la posibilidad de recorrer mi entorno de otra manera que no fuera en auto particular. No conté con independencia de movilidad ni con la oportunidad de capacitarme en distintos medios que la favorecieran.

### **2.3. Diagnóstico y problematización**

En la etapa del diagnóstico trabajé con dos grupos de adolescentes residentes de la delegación Cuajimalpa.

El primer grupo estuvo conformado por ocho participantes, cuatro mujeres y cuatro hombres de entre 12 y 15 años de edad. Todos ellos estudiando en secundarias públicas de la zona. El segundo grupo estuvo conformado por nueve participantes, tres mujeres y seis hombres de entre 12 y 16 años de edad. Todos ellos estudiando en secundarias privadas de la zona. Realicé dos grupos focales identificando sus opiniones con respecto al tema. Me contestaron una entrevista estructurada donde me incluyeron una narración por escrito, sobre lo que para ellos sería su movilidad ideal.

Los datos obtenidos en la entrevista me mostraron una limitada independencia de movilidad en especial en aquellos que asisten a escuelas privadas.

De los ocho adolescentes que asisten a escuelas públicas, todos cuentan con la libertad de salir a la calle y visitar amigos; solamente un niño y una niña no cuentan con el permiso de moverse libremente por su colonia o ir más allá de ésta. Mientras que de los nueve adolescentes entrevistados de escuelas privadas, solo dos niños cuentan con la

libertad de salir a la calle, visitar amigos y de moverse por su colonia para ciertas actividades.

En cuanto a las actividades que les gustaría hacer sin la compañía de un adulto, de los adolescentes de escuelas públicas, solo a un niño le gustaría tener el permiso de jugar fútbol en la calle con sus amigos, los demás cuentan con éste; a todos les gusta ir a casa de sus amigos y a ninguno le interesa ir al centro comercial, a comer o al parque. De los adolescentes que asisten a escuelas privadas todos los niños desearían poder jugar en la calle fútbol; tanto a niños como niñas les gusta ir al centro comercial y a comer con sus amigos; y a ninguno de ellos le interesa ir a un parque con sus amigos.

De los medios que utilizan para desplazarse a sus actividades cotidianas, los adolescentes de escuela pública lo hacen caminando o en transporte público, solo uno es llevado en automóvil particular. Mientras de que los que asisten a escuela privada, dos niños caminan y ocasionalmente usan bicicleta; los siete restantes son llevados en auto particular manejado por un adulto: solo un niño de éste grupo había utilizado en una ocasión el transporte público.

El ordenamiento vial es el aspecto que principalmente les gustaría que mejorara a los adolescentes de escuela pública y consideraron que el tráfico intenso es lo que más limita su movilidad; mientras que los que asisten a escuela privada consideran que la falta de banquetas, iluminación, orden vial, seguridad, preparación, y transporte eficiente, hacen que no sea seguro salir y que sea prácticamente imposible obtener el permiso de sus padres para moverse de manera independiente.

La mayoría de las niñas consideraron que les afecta fuertemente su independencia de movilidad, el hecho de ser mujer. Tanto a las que asisten a escuelas públicas como privadas.

Los adolescentes que participaron en el grupo focal, escribieron una pequeña narración de cómo les gustaría desplazarse en su colonia, sin la compañía de un adulto, para realizar sus actividades diarias, principalmente aquellas que realizan entre semana (Ver Tabla 1 y 2).

Tabla 1

<b>Escuela Pública. Niñas</b>	<b>Escuela Privada: Niñas</b>
<p>Pues a mí me gustaría desplazarme en una motocicleta y me gustaría desplazarme con más seguridad, y que, hubiera más alumbrado, para que en la noche no esté tan oscuro y pueda salir más. (12 años)</p>	<p>Me gustaría que no fuera necesario preocuparse por las personas que te rodean, no tener miedo a que te puedan hacer daño, tanto los que van a pie, como los que van en coche. Que las personas en la calle no te vean como algo menos solo porque eres más joven (13 años)</p>
<p>Que hubiera parque en la colonia, un carril para usar bicicletas, seguridad, parque de diversiones. Que hubiera centro comercial, calles pavimentadas, restaurantes, un kiosco para practicar bailes de todo tipo. Que también cuiden y haya seguridad en el bosque. (15 años)</p>	<p>Me gustaría ya aprender a manejar y que mis papas me dejaran salir libremente. Así podría desplazarme y llevar a mis amigos a cualquier lugar libremente (15 años)</p>
<p>Con parques limpios y seguros, calles pavimentadas, semáforos, y que haya un parque de diversiones, un centro comercial cerca, que haya un carril para bicicletas, un restaurante, un kiosco, una rampa para patinar. Que cuiden el medio ambiente y no tiren basura. (15 años)</p>	<p>Me gustaría que me dejen ir en coche sola y no se estén preocupando tanto en donde estoy. Y que a algunos lugares me pueda ir en bici, o caminando sin peligro de que me secuestren o algo. (16 años)</p>
<p>Pues me gustaría desplazarme en una moto ya con seguridad, o con una bicicleta para que haya parques y más centros recreativos, más centros comerciales y más transporte (15 años)</p>	

Tabla 2

Escuela Pública. Niños	Escuela Privada: Niños
<p>Bueno que haya más limpieza, una piscina, muchas maquinitas y una cancha de futbol. Una pista de patinaje, unas rampas para las patinetas y para las bicis (12 años)</p>	<p>Me gustaría salir al club, al centro comercial y a Interlomas con mis amigos, a comer y al cine. También ir a andar en bici ya patinar o a una tiendita de comida, o a la papelería. (12 años)</p>
<p>Me gustaría tener un parque de diversiones y un metro para poder llegar más rápido. Que hubiera menos tránsito y más cines en Cuajimalpa. (12 años)</p>	<p>Me gustaría sentirme seguro mientras camino en la calle, ver que hay seguridad y sentirla. Poder salir caminando libremente, sin nada que temer (13 años)</p>
<p>Pues me gustaría un parque donde se pueda andar en bicicleta y un lugar parecido a Chapultepec y también otro lugar con un carril para las bicis. (15 años)</p>	<p>Me gustaría poder desplazarme en coche o si está cerca caminado o en bici. Como ir al club, o a la tiendita o a la escuela. (14 años)</p>
<p>Que hicieran un lugar para hacer fiestas, tipo antro y un lugar para jugar como Six Flags (15 años)</p>	<p>Me parece que esta ciudad no está en buenas condiciones, no es segura, ni limpia. Muy pocos niños pueden caminar por aquí. Me gustaría que todos pudiéramos subirnos a un camión o al metro sin preocuparnos por lo que nos podría pasar, como en otros lugares más desarrollados (14 años)</p>
	<p>Me gustaría poder transportarme de igual manera en la noche que en el día. Sin correr riesgos por cuestiones de seguridad. (16 años)</p>
	<p>Me gustaría que mi colonia tuviera una mayor seguridad en las calles para cuando no haya un coche disponible, pueda ir caminando o donde sea sin preocuparme de que me asalten o me pase algo, al igual de que haya un mejor alumbrado para que en la noche no esté muy oscuro y se vuelva peligroso (16 años)</p>

Aquí podemos ver cómo los adolescentes de escuelas públicas principalmente anhelan tener más espacios de entretenimiento y recreación. Y para los adolescentes que asisten tanto a escuelas públicas como privadas, su movilidad la perciben afectada por cuestiones de seguridad.

Para los adolescentes que asisten a escuelas privadas, su movilidad se ve claramente afectada por un sentimiento de miedo. En las encuestas y narraciones que contestaron: se sienten vulnerables, con miedo de salir a la calle; muy limitada independencia para desplazarse sin la compañía de un adulto; las mujeres ven más limitada su movilidad por el hecho de ser mujer; les gustaría contar con mayor permiso de sus padres para salir de manera independiente; anhelan una mayor independencia para realizar distintas actividades; ganas de aprender a manejar un auto, pues lo ven como su única opción real de contar con independencia de movilidad; y que mejoraran las condiciones de la infraestructura y transporte público de la ciudad.

La problemática que me arrojan estos datos, es una necesidad grande de los adolescentes de gozar de una mayor independencia de movilidad urbana, lo cual fortalecería en ellos la autosuficiencia y el concepto de sí mismos, haciéndolo en base a su propia experiencia. El hecho de contar con una mejor preparación, les ayudaría el vencer los mitos que les generan miedo e inseguridad para salir a la calle.

Concluyendo, podemos ver que las principales diferencias entre los adolescentes de escuelas públicas y privadas fueron que la mayoría de los que asisten a escuela pública salen a la calle de manera independiente, y saben utilizar transporte público para desplazarse a sus actividades cotidianas; consideran que su movilidad esta afectada por el tráfico intenso y la falta de seguridad, y anhelan contar con mejores lugares de entretenimiento. Por otro lado, la mayoría de los adolescentes que asisten a escuela privada se desplazan en auto particular manejado por un adulto, y sienten temor de salir

solos a la calle. Perciben la ciudad en malas condiciones de seguridad y con una pobre infraestructura.

De las similitudes encontradas entre los dos grupos fue la vulnerabilidad de las niñas por el hecho de ser mujer; ninguno de los participantes consideró atractivo salir a algún parque en compañía de sus amigos; y la mayoría percibe insegura la ciudad.

## **2.4. Marco Contextual**

### **2.4.1. La adolescencia**

La adolescencia es una etapa de cambios intensos, por lo ha sido objeto de estudio a lo largo de los años para psicólogos, educadores y padres de familia. El drástico inicio de la pubertad (Erikson, 1992), hace que los adolescentes estén particularmente preocupados por encontrar su propio lugar dentro de la sociedad adulta, teniendo como reto principal el establecimiento de un fuerte sentido de identidad personal. Con una importante necesidad de confiar en sí mismos y en los otros, el adolescente busca de manera ferviente personas e ideas en los que puedan tener fe, y empiecen a darles sentido de pertenencia.

Los padres constantemente creamos obstáculos para el crecimiento de la autoestima, de los niños y adolescentes, cuando los sobre protegemos, los educamos sin normas o sin una estructura de apoyo, o con normas opresivas y contradictorias. Con estos aspectos negamos la percepción de su realidad e implícitamente los alentamos a dudar de su mente (Branden, 2009).

Pick y Givaudan (2007) hablan de la adolescencia como una etapa de gran desarrollo personal. Es cuando el individuo tiene la oportunidad de enfrentarse a nuevos

retos, y de ésta manera desarrollar nuevas habilidades, que les permitan manejar los nuevos riesgos que la vida les presenta.

#### **2.4.2. Espacio público y ciudad.**

Escalante (2007), nos habla de la ciudad como un producto cultural de todos los que la habitamos y transitamos de forma cotidiana. Sus espacios son diseño de nuestra propia cultura, y no de entidades abstractas o ajenas a nosotros mismos. Lograremos entender nuestra ciudad en el momento que la veamos como espejo de nuestra particular cultura, y en especial de nuestro particular momento histórico.

*"Cada uno de los espacios, aun los transportes públicos, los ejes viales o los centros comerciales, son territorios de unos que otros reclaman, o del que son excluidos..."* (Escalante, 2007, pp. 23).

Para los integrantes de la mesa de trabajo "Rescate del Espacio Público" (Alva, 2009) el espacio público se puede describir como un lugar de esparcimiento, integración y expresión comunitaria, así como un punto de encuentro y cohesión social. Constituye la trama que arma la ciudad e influye en la percepción que se tiene de ella. Nos da identidad ciudadina, así como arraigo e identificación entre sus habitantes. Es la oportunidad que tenemos para reconocer a los demás, vivir juntos y en paz.

Las nuevas formas de urbanización han impulsado a la privatización del espacio público, generando fraccionamientos que impiden el libre paso por las calles, limitando el paso con módulos de vigilancia. Los grandes centros comerciales, se han convertido ahora en los puntos de reunión, lo que significa generar espacios privados de carácter público y de segregación social (Alva, 2009).

La segregación se vive día con día en nuestra ciudad, Rubalcava y Schteingart (2012), define segregación urbana como el grado de proximidad espacial de las familias que pertenecen a un mismo grupo social y su distancia con otros grupos. En Estados Unidos y Europa se presenta principalmente por diferencias raciales y étnicas, mientras que América Latina se da mayormente por las diferencias socioeconómicas. Agregando que la segregación no es exclusiva para los sectores pobres, sino que se aplica igualmente a las clases de mayores ingresos llamándola "segregación activa". Dicha auto segregación los lleva al confinamiento dentro de espacios cerrados, no siendo totalmente voluntario, sino como una manera de protección a la violencia urbana.

A pesar de la segregación para Escalante (2007), la cultura urbana manifiesta elementos de identidad compartida, y comunes para todos, mencionando en un primer término, los elementos formalmente establecidos y que se incorporan a la vida diaria de todos, como las reglas de tránsito, el uso del transporte público, etc.; y en segundo término aquellos que se comparten de manera existencial o vital, por el hecho de coexistir en un mismo ambiente o hábitat con ciertos problemas o características. En este grupo se encontraría el miedo como algo familiar y cotidiano para todo habitante urbano.

### **2.4.3. Municipio de Huixquilucan**

Huixquilucan se localiza en la parte central del Estado de México, en la vertiente oriental del Monte de Las Cruces. Limita al sur con el Distrito Federal, y se encuentra dentro de los municipios que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México.

Se dio un surgimiento en los últimos años de la década de los cincuenta de fraccionamientos residenciales. A partir de los años 60's el municipio sufre de cambios trascendentales incrementando el número de habitantes, poblaciones, obras y también

problemas, pues llegan miles de hombres y mujeres para establecer su hogar.

Importante es señalar que a partir de 1962 se inicia la construcción del fraccionamiento La Herradura y posteriormente sus ampliaciones, como Interlomas (Baca, 2014).

#### **2.4.4. Colegio el Roble**

Colegio el Roble es una institución privada educativa mixta, laica y bilingüe, con una metodología constructivista que tiene como objetivo impartir excelencia académica y formativa de acuerdo con los planes de estudio de la Secretaría de Educación. Sus instalaciones se ubican en Jesús del Monte #30 Col. Hacienda de las Palmas, Interlomas. Huixquilucan, Edo. de México, dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Fue fundada en el año de 2006 por un grupo de empresarios con espíritu visionario y amor por México, buscando que el mayor número de alumnos pudiera vivir un aprendizaje de vanguardia. Con ésta visión que implica capacitar, acompañar y certificar al adulto que enseña, así como brindar espacios educativos idóneos y caminando con valores y congruencia junto con los Padres de Familia, es que surge la semilla del Roble. Su misión consiste en ser un sistema educativo de excelencia con la vocación de formar hábitos de cuerpo, mente y corazón para una vida exitosa y feliz de propósito y servicio. Así mismo la visión de ésta escuela se centra en ser una comunidad educativa de clase mundial que se distinga por la formación integral de hábitos y altos estándares de alumnos, metodologías, docentes y administrativos para enfrentar los retos de México y el mundo.

La decisión de realizar la intervención educativa en ésta institución, fue principalmente porque sus alumnos presentaban características similares a mi diagnóstico, en cuanto a nivel socioeconómico y el ser residentes de un municipio con un diseño urbano orientado al automóvil. La delegación Cuajimalpa, al estar localizada en la periferia del Distrito Federal, cuenta con condiciones similares en cuanto a movilidad urbana se refiere, como varios municipios del Estado de México. Según datos de la Encuesta de Origen-Destino INEGI (2007), en la ZMVM se realizaron veintiún millones novecientos cincuenta y cuatro mil ciento cincuenta y siete viajes, cuyo origen fueron las distintas delegaciones y municipios que la conforman. En Cuajimalpa se dio el 1.99%, mientras en Huixquilucan el 2.39% de dichos viajes. Si comparamos el propósito de los viajes tenemos porcentajes similares en dichas poblaciones: ir a trabajar.- Cuajimalpa (C.) 23.3% - Huixquilucan (H.) 23.2%; regresara a casa.- C. 45.3% - H. 46.5%; estudiar.- C. 9.78% - H. 10.42%; hacer compras.- C. 6.27% - H. 6.23%; ir a comer.- C. 0.51% - H. 0.61%; llevar o recoger a alguien.- C. 6.28% - H. 4.78%; social/diversión.- C. 1.44% - H. 3.63%.

## **2.6. Objetivos**

### **General**

Identificar los miedos que limitan a los adolescentes moverse de manera independiente, introduciéndolos a opciones de movilidad alternativa al automóvil, como la bicicleta, movilidad peatonal y uso del transporte público.

### **Particulares**

1. Evaluar la percepción del entorno en los adolescentes.
2. Entablar un diálogo sobre el tema de movilidad, nuevo para la mayoría de ellos.
3. Impulsar el informarse y capacitarse para la toma de decisiones.
4. Fomentar el conocimiento del uso responsable del espacio como recurso en la Ciudad de México.

### **3. MARCO CONCEPTUAL**

#### **3.1. MARCO TEÓRICO**

##### **3.1.1. Movilidad Urbana.**

La Comisión de las Comunidades Europeas (2007) en su Libro Verde, plantea que el nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo todos los medios de transporte y organizar la “comodalidad” entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, autobús, y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). La movilidad urbana debe facilitar el desarrollo económico de las ciudades, la calidad de vida de sus habitantes y la protección de su medio ambiente. Hablando de estructura urbana, se requiere analizar los siguientes aspectos, para poder dar una solución integral: actividades de la población, espacios adaptados, redes, comunicación y accesibilidad.

Es importante analizar además de los elementos antes mencionados, todos aquellos elementos negativos que pueden afectar la independencia de movilidad de los adolescentes, a las que les podemos llamar barreras urbanas. Se considera que una barrera urbana es un obstáculo fijo o móvil que dificulta la movilidad en la ciudad, la cual puede ser física o de alguna otra índole (Olivares, 2010). Otra limitante de la movilidad no solo se da por la presencia de estas barreras, sino también por la falta de elementos urbanos que favorecen la movilidad, como banquetas amplias, vialidades suficientes, transporte ordenado y eficiente, alumbrado público adecuado, etc.

El grupo de trabajo a cargo de Martínez (2004) de la empresa española urbana Futurelx, señala como retos para la movilidad urbana los siguientes puntos:

- Los incrementos urbanísticos y demográficos que afectan a las principales ciudades están suponiendo un fuerte crecimiento de los desplazamientos urbanos e interurbanos, lo que genera una disminución de la calidad de vida de los ciudadanos.

- Prevalece una cultura relacionada con la movilidad, donde se privilegia el mínimo coste físico, la economía inmediata (no se valoran los costes a largo plazo) y donde el automóvil es el elemento estrella.

- La cultura ciudadana actual premia el individualismo y la independencia, frente a lo colectivo; este hecho hace que fracasen muchas de las iniciativas de transporte público que se ponen en marcha en las ciudades.

- La planificación del tráfico en las ciudades se hace desde la óptica del vehículo privado, no desde el peatón o del transporte público.

- Existe poca conciencia del coste social o ambiental que representa el uso indiscriminado del vehículo privado.

- Las personas con movilidad reducida (discapacitados, niños, personas mayores, etc.) tienen dificultades importantes de accesibilidad y movilidad en el entorno urbano.

Aunque se avanza en la adaptación de la vía pública y del transporte colectivo y en la legislación sobre estos temas, todavía existen problemas derivados de la falta de conciencia cívica.

- Los niños y jóvenes no reciben educación cívica relacionada con el tráfico, ni en los colegios, ni por parte de los padres.

En la ZMVM menos del 29% de los viajes se realizan en automóviles privados INEGI (2007), pero aproximadamente el 80% de la infraestructura vial está dedicada a éstos (Baranda, 2012). En países en vías de desarrollo, como México, el caminar o usar otros medios alternativos de transporte como la bicicleta, son opciones de movilidad

muchas veces irreales e inseguras, a tal grado que inclusive viajes cortos se realizan en automóvil o en transporte público (Márquez, 2005). Según datos de accidentabilidad (CONAPRA, 2013) entre los usuarios más vulnerables de los accidentes de tránsito, se encuentran los peatones, ciclistas y motociclistas.

El automóvil promueve una gran falta de integración, viéndose reflejada en un estigma social para los peatones y los ciclistas. El auto convierte las vialidades en lugares inhóspitos, contaminados, ruidosos, inseguros, poco atractivos y excluyentes (Baranda, 2012).

Para la Conferencia Europea de Ministros del Transporte, Miyake y Crass (2004), el ciclismo está reconocido como un medio de transporte limpio y sustentable y parte esencial de un plan integral para la movilidad urbana.

La Unión Internacional de Transportes Públicos aboga por la movilidad sostenible como soporte esencial del desarrollo de las ciudades. Según la Unión, Márquez (2005), los tres pilares de políticas de movilidad sostenible deben basarse en:

- La restricción del uso del coche privado.
- La promoción del transporte público.
- Una planificación inteligente del uso del territorio.

Para Todd (2008), los objetivos principales de una ciudad accesible son: mejorar la accesibilidad peatonal, reducir la necesidad de traslado y el uso del automóvil, la frecuencia y el largo viaje, y facilitar el acceso al sistema colectivo. Los modelos de desarrollo más sustentable, orientado a la persona, más que al automóvil, producen ricas experiencias en las ciudades que las adoptan.

Se requiere de una cultura cívica de respeto por parte de los automovilistas hacia el peatón y al usuario de medios de transporte alternativo. Para Lozada (2008) el peatón es un concepto que aun parece no tener cabida en los planteamientos institucionales de

movilidad, y cuando llega a aparecer se presenta más como una interferencia a la movilidad, que como un sujeto de derechos. A pesar de que en un momento u otro del día todos somos peatones. El peatón resulta invisible y pasa desapercibido en el conjunto de proyectos urbanos, a pesar de que es difícil encontrar una movilidad más sustentable que la realizada por éste.

Como medios alternativos de transporte, Márquez (2005) nos dice que debemos ver el significado de la bicicleta no como un mero medio de movilidad, sino como el instrumento para humanizar nuestra ciudad. Es el vehículo que no te ata, que te proporciona salud, que crece tu espíritu, y te divierte. El hecho de que tú mismo seas el motor, de que puedas llegar hasta donde tú quieras, nos habla de un sentimiento de libertad. La bicicleta presenta muchas ventajas como un vehículo de distancias cortas en las áreas urbanas; puede contribuir en gran medida a bajar el tránsito al reducir los viajes en coche, para los recorridos cortos, principalmente. Es totalmente amigable con el ambiente, y es accesible para la mayoría de las personas, no importando su nivel socio-económico (Miyake y Crass , 2004).

En el informe especial sobre el Derecho a la Movilidad (CDHDF, CaDH, & ITDP, 2011-2012, pp.34) se define el derecho a la movilidad como:

*“El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.”*

El derecho a moverse con facilidad por la ciudad debe universalizarse y no reservarse sólo para los que disponen de un vehículo motorizado privado. Debe ser reto de las ciudades de desarrollarse a base de otorgar prioridad a la calidad de vida de sus

habitantes. Se deben reducir los perjuicios causados a la sociedad, con planes que desde hace décadas se presentaron bajo el concepto de sostenibilidad urbana, y que ahora deben adoptarse de manera urgente y contundente (Baranda, 2012).

Como Márquez (2005. pp.78) puntualiza: *“La Ciudad de México, merece nuestro compromiso con ella, el resultado de lo que hagamos en conjunto será nuestro legado para las siguientes generaciones. Con la voluntad de todos, podremos hacer una mejor ciudad y que esto se manifieste positivamente en la calidad de vida de sus habitantes.”*

### **3.1.2. Independencia de movilidad urbana en los adolescentes.**

Bjorklid y Nordstrom, (2007) definen a la capacidad de moverse libremente en la ciudad, sin la compañía de un adulto, para explorar el entorno natural y urbano, para encontrarse con otros, y para poder observar y probar roles en espacios públicos, como independencia de movilidad urbana. Para Navarro y Guevara (2000) la movilidad urbana puede entenderse como el conjunto cotidiano de prácticas de desplazamiento de los habitantes urbanos. Estas prácticas se definen por el rol familiar y están integradas al conjunto de actividades que permiten la reproducción familiar, entre estas actividades destacan de manera sobresaliente el trabajo y el estudio.

La habilidad de moverse de manera independiente en su comunidad local, es crucial para el desarrollo de niños y adolescentes. Varios aspectos han sido estudiados, incluyendo la salud física (previniendo problemas de obesidad) y habilidades motoras. Beltrán, y otros (2010) señalan que más de un millón de personas mueren cada año en el mundo debido a la inactividad física.

Así mismo la falta de movilidad puede influenciar en el desarrollo cognitivo de niños y adolescentes, ya que el gozar de ésta, les enseña a tener sentido de orientación, y de lectura espacial. También se observó que es muy importante en la ayuda que les brinda a construir relaciones sociales, más allá de los miembros de su familia. Y a desarrollar vínculos más fuertes hacia su entorno natural y a darles un sentido de lugar. La falta de independencia de movilidad urbana en los jóvenes, puede causar un alejamiento de su entorno y de su responsabilidad hacia éste, así como una pérdida de su independencia per se (Brown, Mackett, Gong, & Kitazawa, noviembre 2008).

Cierto grupo de adolescentes tienen la posibilidad de moverse libremente en la ciudad, al menos durante el día. Esta libertad varía dependiendo de diversos factores; permiso de los padres, sexo, nivel socio-económico. Esta movilidad también puede ser afectada por los propios miedos del adolescente, así como de su propia percepción del entorno, y debido a factores externos como la falta de seguridad, tráfico extremo, y algunas otras barreras físicas (Johansson, Hasselberg, & Laflame, 2010).

Explorando las relaciones sociales implícitas en la movilidad diaria, se nota que es un proceso ligado al nivel socio-económico, el sexo y culturas generacionales. Considerando los aspectos socio-políticos de la movilidad y el cómo se relacionan a la inequidad urbana, enfocándose en la movilidad como un aspecto necesario en la vida moderna, (Camarero & Oliva, junio 2008) argumentan que debe ser observado en el contexto social en el que se desarrolla la cotidianidad.

Es importante remarcar hasta aquí dos aspectos sociales, que seguramente influyen en gran medida en la movilidad cotidiana de los adolescentes: seguridad y diferencia de sexo. La independencia de movilidad urbana está en gran medida ligada a este último, dependiendo sobre todo de la percepción de los padres hacia los riesgos con

los que los jóvenes se encuentran, al moverse en la ciudad (Bjorklid & Nordstrom, 2007).

Tan solo hace algunas generaciones, niños y jóvenes gozaban de una mayor libertad para explorar su colonia y su ciudad. En la ciudad se dio un tipo de expansión, con patrones de baja densidad y sin usos de suelos mixtos (Medina, 2012), obligando al uso del automóvil para acceder a los distintos bienes y servicios, y la posibilidad de gozar de una movilidad multimodal, se vio truncada para jóvenes de ciertos sectores de la sociedad, que vivieron su adolescencia en los años 80's y 90's. Aunado con el boom de los vehículos motorizados que se dio en los años 80's donde se llegó a tener un crecimiento en el número de automóviles con un porcentaje mayor que el de la población (Baranda, 2012). Las calles se volvieron poco seguras para niños y adolescentes, la opción de caminar o andar en bicicleta se empezó a ver como un verdadero peligro, inclusive en distancias cortas. Y así se empezó a generar un círculo vicioso. Weiss (2013) profesor de la Universidad de Otago, Nueva Zelanda, nos indica la incongruencia en la que caemos los padres al generar más tráfico para trasladar a nuestros hijos, sin darnos cuenta que somos parte del problema.

#### **3.1.2.1. Apego al entorno y sentido de lugar.**

El término "sentido de lugar" se refiere a la manera en la que los individuos se relacionan o se sienten con respecto al lugar donde viven, incluyendo la propia casa, colonia, comunidad e inclusive su propia ciudad (Nanzer, 2004). Esta relación que como individuos tendemos a generar con el lugar que habitamos empieza a generar

significados más allá del espacio que compartimos. La identidad, los valores y las creencias son compartidos por los residentes.

Sobre el apego de los niños a su comunidad, Bjorklid y Nordstrom (2007) entrevistaron a jóvenes acerca de sus lugares favoritos; aquellos que no tenían acceso a su entorno inmediato, hablaban de lugares lejanos, inclusive fuera de la ciudad, mientras que aquellos que tenían acceso libre a su entorno, reportaban como sus lugares favoritos sitios específicos de su colonia, como un parque o un local comercial. Aquellos que tienen sentimientos neutrales o negativos acerca del lugar donde residen presentan una movilidad urbana más restringida. El nivel de apego o sentido de lugar está intrínsecamente relacionado a la movilidad urbana. Dos conceptos importantes que mencionan son tanto la cohesión como el aislamiento social.

Pretty (2003) reporta el sentido de lugar en los adolescentes y el uso de los espacios dentro de su comunidad como un medio para sentirse mejor con ellos mismos. “No hay mejor lugar que el lugar donde vivo” Mientras algunos describían estos lugares en relación a las personas que los visitaban, otros los describían en base a los espacios físicos y sus alrededores.

El concepto de “lugar” en contrario al de espacio, lo podemos describir como un fuerte vínculo afectivo entre una persona y un entorno en particular. En otras palabras, el lugar esta entrelazado con los valores y principios humanos, y juega un rol vital y esencial en la vida de las personas (Najafi & Kamal, 2011). Los lugares a los que las personas muestran un mayor apego son aquellos con los que tienen los mayores niveles de experiencia, es decir que tienen experiencias significativas (Nanzer, 2004).

### **3.1.3. Miedo en la ciudad.**

Para Pierre Mannoni (en R por Escalante, 2007), el miedo surge cuando el hombre se ve enfrentado a estímulos, objetos o representaciones mentales que siente como amenazas. Ya sean reales o imaginarias, es el reconocimiento de estas situaciones lo que genera dicho sentimiento. Bodei (en R por Kessler, 2009) describe al miedo como una tristeza inconstante, surgida de una cosa futura o también de la imagen de algo dudoso.

Kessler (2009) nos habla del miedo como una emoción recurrente en nuestro paso por el mundo. El temor a nuestra propia muerte o la de nuestros seres queridos, así como al dolor y la enfermedad, recorre la historia y las sociedades, dejando huella en el arte, la filosofía, la política y la religión. Los mayores temores en las épocas previas a la modernidad fueron la obscuridad, el hambre, las bestias, el misterio del interior del cuerpo humano, y la brujería por nombrar algunos.

Entre los miedos que se presentaron en los tiempos de la primera modernidad no se destaca el miedo al crimen. El morir de forma violenta en manos de un conocido, era algo común e inclusive no penalizado por la ley. Se daban disputas en las familias, calles, entre vecinos, que frecuentemente terminaban con la muerte de alguien. Con la instalación de una burguesía urbana, y a partir de qué aumento la esperanza de vida fue cuando surge la idea de que el paso en esta vida se podría prolongar, y se empieza a dar más valor a la vida humana. Se revaloriza la seguridad de las personas, así como de sus bienes (Kessler, 2009). Es a partir de la revolución francesa cuando se marca un viraje importante, pues el crimen se transforma en un argumento de lucha moral y política y, surge el temor a las revueltas ligadas a la pobreza, por la diferencia de clases. El delito se convierte en una enfermedad social.

Kessler (2009) ve el inicio de la vida urbana, el desarraigo migratorio y la pérdida de puntos de referencia tradicionales como las causas del incremento en el delito tanto en Europa como en Estados Unidos. A partir de los ochentas es cuando se da un aumento en el delito urbano, transformándose el sentimiento de inseguridad en un problema de carácter público. El miedo vuelve a ocupar en los últimos años un sitio importante en el pensamiento social.

El temor urbano es entendido como miedo al otro, al diferente (Taylor y Covington, en R por Kessler, 2009). La angustia cultural de la ciudad deriva de la presencia del que pasa a nuestro lado, volviendo sospechoso a todo aquel que haga un gesto que no se pueda descifrar de manera inmediata. (Barbero, en R por Kessler, 2009). La posibilidad de encontrarse con extraños, es una característica constitutiva de la vida urbana. Pero esto hoy en día nos llena de temor, de incertidumbre (Gontero, 2006).

Aunque en tiempos pasados existía un mayor temor y una menor aceptación a lo extraño o diferente, hoy en día no cualquier diferencia resulta inquietante, sino aquella que es percibida en términos de peligro y amenaza violenta. *"El convertir un peligro en riesgo es adjudicarle una serie de factores cuya presencia lo hace más probable."* (Kessler, 2009, pp. 58). No le tenemos más miedo a aquello en lo que corramos más riesgo según la estadística, sino aquello que nos genere un mayor temor.

El estado natural de una sociedad no es el orden, sino una tensión entre orden y conflicto, y el delito se convierte en una de las expresiones de la conflictividad de la vida social. El miedo se asocia con las características sociales y físicas del entorno urbano. (Kessler, 2009)

El vivir en la ciudad genera un tipo de miedo o "*ansiedad urbana*", los espacios se convierten en lugares de aislamiento y anonimato, lugares que nos atemorizan por la presencia masiva de personas ajenas a nosotros (Escalante, 2007). El miedo implica una determinación externa que restringe la libertad disminuyendo la potencia para actuar. "*La idea de seguridad vs libertad está presente en el análisis más habitual del temor*" (Kessler, 2009, pp. 55).

Las teorías que han intentado medir el peso de las acciones sociales plantean la cohesión social y la acción comunitaria como un eficaz antídoto contra el temor. El tener una percepción favorable de la propia comunidad, con lazos estrechos y relaciones de mayor fortaleza, contrapesarían ciertas angustias del aislamiento y anonimato urbano (Kessler, 2009).

#### **3.1.4. Autonomía en la adolescencia.**

El educar con falta de información y de "habilidades para vivir" lleva a los adolescentes a sentirse confundidos y angustiados. Necesitan tener acceso a información y a personas de confianza que les enseñen a cómo conocerse mejor. El permitir que crezcan con dudas y temores en base a dramatizaciones de la realidad por parte de las personas adultas, en lugar de brindarles información detallada, solo los pondrá en mayor riesgo (Pick & Givaudan, 2007).

Es primordial para los adolescentes entender que la vida depende del propio esfuerzo e iniciativa.

*"...ya no queremos que nos eduquen en el silencio y en el miedo, no más medidas paternalistas, no queremos que otros decidan por nosotros, queremos que en*

*la casa y en la escuela nos informen y nos formen para tomar nuestras decisiones de manera autónoma y responsable”* (Pick & Givaudan, 2007, pp. 12).

El concepto de autonomía a evolucionado del concepto de la "separación de los padres" al autocontrol. Mientras el tema de la separación implica el independizarse de otros y el ser autónomo se ha considerado como un requisito para un sano desarrollo humano, el lograr autonomía en base al autocontrol, lleva a entender que puede coexistir autonomía y una sana relación con los propios padres y las demás personas, lo cual impacta positivamente en el sano concepto de sí mismo (Ozerklik, 2011).

Carl Rogers (2011) relata como el abrirse a la propia experiencia, permite descubrir a un individuo la confianza en su propio organismo y a sentir menos temor a sus propias emociones. La conciencia se convierte en un adecuado refugio de los impulsos, sentimientos y pensamientos, para autogobernarse de manera satisfactoria.

Para Rodríguez y Caño (2012) el auto concepto, la autoestima y la autosuficiencia son conceptos que tienen una fuerte relación entre sí. Definen el auto concepto como el sistema de creencias que resultan de un proceso de análisis e integración de la propia experiencia, donde el individuo las integra como verdaderas con respecto a si mismo. En el caso de la autoestima son los aspectos afectivos o valorativos lo que la definen. Para la autosuficiencia, las contingencias o acontecimientos significativos se vuelven de gran importancia para la consideración que los individuos tendrán de sí mismos.

La autoestima en los jóvenes muestra incrementos y decrementos en respuesta a sus éxitos y fracasos, que se den en circunstancias vitales y cotidianas, que les amplíen

su percepción de autosuficiencia (Rodríguez & Caño, 2012). Una autoestima alta en jóvenes se asocia con un manejo de estrés adecuado en sus actividades cotidianas.

La valoración e integración de la propia experiencia, así como el proceso de análisis de la información que se genera de dicha experiencia, definen el concepto que tenemos de nosotros mismos, estando relacionado fuertemente con la autoestima y la percepción de autosuficiencia (González-Pineda, Núñez, González-Pumariega y García, en R por Rodríguez & Caño, 2012).

Es fundamental que psicólogos, tutores y educadores entiendan los antecedentes y las consecuencias de la autonomía en los adolescentes, para un adecuado desarrollo de programas que fomenten hábitos que beneficien su salud física y emocional (Ozerklik, 2011).

### **3.2. Niños y espacio público**

Prezza y Pacilli (2007) hablan de cómo cada día es menos frecuente ver a niños jugando en espacios públicos, y cuando esto sucede están bajo la supervisión de un adulto. La independencia de movilidad de los adolescentes en Italia está disminuyendo más aceleradamente que en otros países de Europa. Aunque hace falta mucha investigación sobre el tema, varios investigadores hablan de las consecuencias a largo plazo sobre la relación tan pobre existente entre los niños y el espacio público. Stroopa, (en R por Preza& Pacilli, 2007) tiene la hipótesis que un bajo sentido del comunidad, el incremento de un miedo social y el aislamiento individual, tienen su origen en la manera en que los adultos educamos a los niños y adolescentes a hacer uso del espacio público.

Percibir peligro en el propio entorno es inversamente proporcional al nivel de integración en nuestra red social y con el grado de relación positiva con nuestra comunidad. Preza y Pacilli, (2007) mencionan que diversos estudios han encontrado como factor principal el sentido de comunidad para lograr una disminución significativa al miedo al crimen, ya que genera un clima social positivo y una mejor control de la percepción del entorno por sus habitantes. El miedo de los adolescentes al crimen, parece estar asociado con una mayor desconfianza en otros, menor autoestima y autosuficiencia, así como un menor número de amistades.

Gontero (2006) habla de cómo la violencia ha marcado los procesos cotidianos y de transformación social en América Latina. En las últimas dos décadas esta violencia parece haber adquirido una mayor presencia no solo en la experiencia cotidiana de los ciudadanos, sino forma parte de las estadísticas y del discurso político. Estas prácticas se retroalimentan unas a otras dejando sin dar claridad al origen del problema.

En la Ciudad de México, se incrementaron los delitos, pero sobre todo los relatos del miedo. Experiencias y relatos se empezaron a conjugar cotidianamente para crear una sensación generalizada de inseguridad. La sociedad reclama soluciones de seguridad pública, más que por ejemplo un ordenamiento vial, aunque las tasas de mortalidad nos indiquen que tengamos mucho más riesgo de morir en un accidente de este tipo, nos causa una mayor angustia el miedo a la inseguridad. Los lugares de venta y consumo, como los centros comerciales, ofrecen lo que al parecer lo que ningún otro espacio público puede ofrecer: un equilibrio entre libertad y seguridad. La posibilidad de encontrarse con extraños, es una característica constitutiva de la vida urbana. Pero esto hoy en día nos llena de temor, de incertidumbre (Gontero, 2006).

Camarero y Oliva (junio 2008) mencionan el aspecto social de la movilidad urbana, basándose en las estrategias significativas adoptadas por las familias y en las prácticas sociales. Su estudio muestra la importancia de las variables tales como el ciclo de vida de los hogares, su nivel socioeconómico y sus conexiones sociales, así como el género y las subculturas generacionales. Se observó que los diferentes modos de movilidad están ligados a otras estrategias sociales como las residenciales, laborales, etc., generando una variedad de situaciones sociales. Las políticas urbanas y de movilidad, el esparcimiento urbano, el uso indiscriminado del automóvil, y las nuevas tendencias tecnológicas en la organización de las ciudades, ejercen una gran influencia en las desigualdades sociales, promoviendo nuevas formas de exclusión y de riesgo social.

Este estudio busca proveer reflexiones teóricas y metodológicas en el tema de la movilidad, que les aporten datos a autoridades y profesionales trabajando en éste campo.

Basándose en la diferencia de género, el artículo de Brown, Mackett, Gong, y Kitazawa (2008), aporta datos valiosos sobre la independencia de movilidad en los niños en dos áreas de la ciudad de Londres. En ambas locaciones parece que los niños gozan de mayor movilidad que las niñas, y se vuelven independientes a menor edad. Pero un análisis más profundo mostró que las niñas muestran niveles similares de movilidad a la de los adultos, cuando se mueven en grupo. La independencia de movilidad colectiva que se logra entre pares, muchas veces pasa desapercibida, y es una manera que puede compensar la falta de libertad y movilidad en los niños modernos. Nos hablan de cómo la habilidad de moverse de manera independiente es crucial para el desarrollo de los niños, en aspectos como el cognitivo, afectivo, físico y social.

Igualmente Johansson, Hasselberg y Laflame (2010) muestran en un estudio seccional, realizado en la ciudad de Estocolmo, Suecia, las diferencias de independencia de movilidad entre distintos grupos de adolescentes, explorando la relación entre los factores que la determinan. Como el área donde se vive, el miedo que les genera su comunidad en particular, el tipo de casas y el diseño vial propio de la colonia. La falta de independencia puede darse por distintos tipos de temores que perciben de su entorno, en especial en las niñas; así como el tráfico intenso y otras barreras físicas.

Pretty (2003) investiga sobre el “sentido de lugar” en los adolescentes y el uso de los espacios dentro de su comunidad como un medio para sentirse mejor con ellos mismos. Se referían en relación a los espacios físicos y sus alrededores, mientras que otros en relación a las personas que los visitaban.

Bjorklid y Nordstrom (2007) hablan de cómo se puede lograr que los encargados de la planeación de las ciudades incluyan a los niños en sus procesos de diseño. El integrar las experiencias que los niños perciben de su entorno, es esencial para una planeación sustentable, tales como su percepción del tráfico intenso, el acceso a áreas verdes, lugares de reunión y espacio público. La sociedad moderna ha restringido el estilo de vida diario de los niños, poniendo como ejemplo, cómo el tráfico excesivo de las vialidades en particular, ha reducido y en algunos casos eliminado la posibilidad de los niños de moverse de manera independiente. En especial para ir a sus escuelas y a sus áreas de juego, lo cual afecta su desarrollo físico y mental.

Como una reacción al urbanismo acelerado que sucede en muchas partes del mundo, ha surgido el concepto de “ciudades prósperas para niños, niñas y adolescentes” que reta a los planeadores urbanos desde una perspectiva ambiental (Bjorklid y Nordstrom, 2007). Éste concepto, impulsado también por el Instituto Colombiano de

Bienestar Familiar y por la ONU, promueve un modelo de ciudad que se comprometa con mejorar la calidad de vida en niños y adolescentes a partir de acciones y proyectos orientados a su protección integral, generando desde y con los niños y adolescentes transformaciones en la ciudad que sean de beneficio a toda la población (ICBF, 2013).

Litman (2013) busca fomentar que el transporte público de la ciudad, sirva de una manera eficiente y segura a los adolescentes que lo usan. Habla de los viajes cotidianos que los jóvenes realizan, como el ir a la escuela, visitar a sus amigos, ir a sus prácticas deportivas o de compras. Los adolescentes con familias que presentan una marcada dependencia al uso del automóvil, dependen en sus padres para realizar la mayoría de sus actividades, mientras que aquellos que cuentan con una educación multimodal, lo hacen de manera independiente, ya sea caminando, en bicicleta o en transporte público. Sobre la equidad menciona que en la mayoría de las comunidades, del 20 al 30% de la población no puede manejar debido a su edad (adolescentes y adultos de la tercera edad), por discapacidad o pobreza. Por lo que un sistema multimodal de transporte ayuda a obtener objetivos de equidad, ofreciendo una justa distribución de los recursos públicos a las personas sin acceso al auto e incrementando las oportunidades a las personas que estén física, social o económicamente en desventaja.

Las políticas convencionales; políticas que se inscriben en el paradigma del transporte, enfocado en hacer más eficiente la movilidad motorizada, y que dejan a un lado otro tipo de movilidades, tienden a subestimar los beneficios de caminar, usar bicicleta y transporte público. Los jóvenes pueden ayudar a lograr que sus comunidades sean más justas y eficientes trabajando con otros grupos, como los adultos de la tercera

edad, personas con discapacidad, autoridades de salud y profesionistas de distintas áreas (Litman, 2013).

#### **4. SOLUCIONES PLAUSIBLES**

##### **4.1. Justificación**

En la Carta de la Ciudad de México por el derecho a la Ciudad (en R por CDHDF, CaDH, & ITDP, 2011-2012) se menciona que el derecho a la ciudad propone construirlo para reconocer la identidad colectiva de quienes habitan y transitan en la misma, para mejorar sus condiciones de convivencia, en especial en los grupos más vulnerables. En el apartado de “Ciudad incluyente”, hace mención sobre los derechos humanos que todos los habitantes de la Ciudad de México deben poder gozar, entre ellos el derecho a la movilidad urbana.

Las personas con movilidad reducida (personas con discapacidad, niños, personas mayores, etc.) tienen dificultades importantes de accesibilidad y movilidad en el entorno urbano. Es consecuencia de un crecimiento urbano y social desordenado (Martínez, 2004).

La movilidad urbana de los adolescentes de ciertos sectores de la población de la ZMVM se da como un movimiento entre burbujas, donde no se puede salir en ningún momento de ellas. La burbuja de su casa, para trasladarse en la burbuja del automóvil particular o en su caso del autobús escolar, para entonces ir a otros sitios burbuja como los clubes deportivos, casa de amigos, y en ocasiones a otros sitios un tanto más

públicos como centros comerciales, pero no espacios como la calle, parques o plazas, donde raramente se les ve sin la compañía de un adulto.

El problema es urgente de atender, ya que éste tipo de movilidad basado en la accesibilidad en automóvil a espacios privados, genera dependencia de los adolescentes en los adultos, limitando su desarrollo de independencia y seguridad en sí mismos, así como un alejamiento de su entorno y de responsabilidad hacia éste (Brown, Mackett, Gong, & Kitazawa, noviembre 2008).

Los adolescentes ven el moverse no solo como una necesidad, sino como una experiencia-peligro, ponerse a prueba, donde el resultado no les está garantizado. La experiencia de moverse es una forma de aprender, de exponerse (Severino en R por Hernández, 2013).

Para lograr una identidad compartida (Escalante, 2007) con los elementos que conforman nuestra ciudad, de la que muchas veces los adolescentes están excluidos, debemos impulsar programas que logren integrarlos al uso libre de las calles, para la realizar sus actividades cotidianas, recuperando así su derecho a la ciudad.

De igual manera, para que sus actividades cotidianas no se vean limitadas y restringidas, debemos brindarles la información y capacitación necesaria en diversos modos de movilidad, para que dejen de tener como única opción el ser trasladado por un adulto, principalmente en auto particular.

Para Castillo (2013), debemos generar un nuevo contrato social de movilidad urbana en la Ciudad de México, para lograr adquirir éstas prácticas. Los actores en implementar nuevas formas de innovación, se da en tres partes: gestiones de política pública, activismo social y el sector privado: intelectuales-investigación. Conjuntando

estos tres factores es como podernos aspirar a los cambios de fondo que necesitamos para romper paradigmas y resistencias a la innovación, y así lograr que los adolescentes perciban su ciudad como un lugar accesible y seguro. Ya que como hemos revisado hasta ahora, es necesario para su adecuado desarrollo, su nivel de apego y su sentido de pertenencia del lugar que habitan.

Los expertos de Instituto de Políticas para el Transporte y CTS Embarq en sus ponencias y manuales nos indican claramente los elementos que requiere la ciudad para lograr una movilidad multimodal; pacificación del tránsito, regulando la cantidad de autos y su velocidad (Sánchez, 2013); mejores prácticas para la movilidad sustentable, priorizando el transporte público, desalentando el uso del auto, con un crecimiento urbano inteligente e impulsar el caminar y el uso de la bicicleta (Baranda, 2012) y diseñar ciudades para caminar con conectividad, uso mixto, integrando espacios atractivos, accesibles y cómodos (Díaz, 2013).

Este estudio e intervención pretende abrir un tema que se ha vuelto irreal e inexistente para los adolescentes de ciertos sectores de la sociedad. El hecho de que ellos logren hablar de sus propios miedos, de su falta de capacitación en el tema, y de cómo ésta falta de movilidad ha restringido en ellos opciones que les brinden auto suficiencia y autonomía, les permitirá ver opciones hasta ahora inexistentes para ellos. Todo esto encaminado a visualizar una ciudad que brinde la oportunidad de un mejor desarrollo humano de las personas que la habitamos.

Con la esperanza de lograr estos cambios en nuestra manera de ver la movilidad, considero podemos dar un paso atrás en el tiempo y optar por aquello que gozaron la generación de nuestros padres, “el tener opciones”. Puedo ver como muchos adolescentes suspiran por una libertad que la ciudad les niega. Debemos lograr los

acuerdos necesarios para que nuestra ciudad vuelva a abrazar a nuestros jóvenes y decirles “de aquí eres”.

Creo firmemente que los cambios necesarios se deben dar en base a la educación. El considerar al automóvil como única opción de movilidad está fuertemente arraigado en la generación de los que hoy somos padres. Es mucha más viable cambiar los paradigmas en los adolescentes, pues anhelan la independencia que esto les podría generar. Serían ellos los que llevarían estas nuevas ideas a sus casas, como sucedió hace unos años con los conceptos de ecología y sustentabilidad que aprendían en sus escuelas. Litman (2013) señala que son los jóvenes quienes tienen la mayor motivación para impulsar el caminar, el ciclismo y el uso del transporte público. Por este motivo considero que una intervención en una institución educativa a nivel secundaria, puede brindar a los adolescentes una buena introducción y capacitación en el tema, que lleven a sus casas.

La intervención se realizó a través de una serie de talleres con actividades dirigidas a introducir a los adolescentes en el tema, ubicando que tanto conocen su entorno y que tanto miedo les causa imaginarse el recorrerlo sin la compañía de un adulto. Dándoles capacitación en distintos medios de movilidad, alternativa al automóvil.

## **5. METODOLOGIA**

### **5.1. Reseña de los participantes.**

Los alumnos del Colegio el Roble pertenecen en su mayoría a un nivel socio económico AB, o medio alto. El grupo de tercero “A” está conformado por diecinueve

alumnos. De los cuales seis son mujeres y trece son hombres. Su rango de edad va de los 14 a los 16 años. Se les aplicó un cuestionario de inicio (ver Anexo 1 y 2), de manera escrita donde los alumnos comenzaron a expresar el cómo se mueven en su colonia y su ciudad.

Las mujeres que participaron son las siguientes:

J.A. 16 años. Es residente del municipio de Huixquilucan. Es poco el miedo que le da salir a la calle, pero no cuenta con la libertad para hacerlo. Le gustaría ir al cine y al centro comercial sin la compañía de un adulto.

A.S. 15 años. Residente de Bosques de las Lomas, en la delegación de Cuajimalpa. Comenta que si le da algo de miedo salir sin la compañía de un adulto.

R.R. 16 años. Residente de Huixquilucan. Su papá no le da permiso para salir sin un adulto, porque es muy sobreprotector. Le gustaría mucho prepararse para poder hacerlo.

H.G. 15 años. Residente de la colonia Condesa en la delegación Cuauhtémoc. No le da miedo salir sin la compañía de un adulto, y cuenta con el permiso para hacerlo a diversos sitios de su colonia.

R.B. 16 años. Residente de Huixquilucan. Sus papas no sienten que sea seguro para ella salir sin la compañía de un adulto. Le daría poco miedo salir, y solo le gustaría un poco prepararse para hacerlo.

V.I. 14 años. Residente de Huixquilucan. Por la inseguridad no cuenta con permiso para salir sola a la calle. Pero se le antojaría mucho poder hacerlo.

Los hombres que participaron fueron:

M.J. 15 años, Residente de la colonia Condesa en la delegación Cuauhtémoc. Tiene la libertad de moverse sin la compañía de un adulto desde donde vive, a gran parte del D.F.

S.G. 15 años. Residente de Huixquilucan. Le permiten ir solo únicamente a un centro comercial a lado de su casa. Le gustaría mucho estar mejor preparado para ir a lugares más lejanos.

R.M. 16 años. Residente de la colonia Lomas de Chapultepec, en la delegación Miguel Hidalgo. Tiene la libertad de ir solo a cualquier lugar dentro de su colonia. Le interesa de manera regular prepararse en otros medios de movilidad que no sea el coche.

J.P. 15 años. Residente de Huixquilucan. No les da confianza a sus padres que salga solo a la calle. Y a él se le antoja poco hacerlo.

D.R. 14 años. Residente de Huixquilucan. Si tiene permiso para ir solo a la tienda que está en su calle. Aunque no se siente tan seguro al hacerlo, y le gustaría mucho estar mejor preparado.

D.P. 15 años. Residente de la delegación Cuajimalpa. No cuenta con el permiso de sus padres para desplazarse de manera independiente. Aunque le daría poco miedo hacerlo, y le gustaría estar mejor preparado.

P.S. 14 años. Residente de la delegación Cuajimalpa. No se mueve de manera independiente, pues no conoce su colonia, y no le da confianza. Le daría miedo hacerlo, pero le gustaría mucho prepararse para lograrlo.

F.M. 15 años. Residente de Huixquilucan. Si tiene la libertad para salir sin la compañía de un adulto, exclusivamente en su colonia. Le gustaría prepararse en otros medios de movilidad.

A.P. 14 años. Residente de Huixquilucan. Nunca les ha preguntado a sus papas si lo dejarían salir a la calle solo. Nunca lo ha hecho y menciona que casi no sale de su casa.

J.G. 15 años. Residente de Huixquilucan. Si tiene la libertad de moverse solo en su colonia. Le da algo de miedo hacerlo y le gustaría prepararse más.

S.B. 16 años. Residente de Huixquilucan. Puede ir de manera independiente al centro comercial. Pero no se le antoja tanto salir solo sin un adulto.

L. L. 15 años. Residente de Huixquilucan. Tiene la libertad de salir sin un adulto a cualquier lugar. Sabe utilizar transporte público, y le gustaría mucho seguirse preparando.

G.S. 14 años. Residente de Huixquilucan. No puede salir de manera independiente por la inseguridad. Y se le antoja de manera regular prepararse para lograr hacerlo.

Todos son llevados y recogidos a su escuela en automóvil particular, inclusive los que viven a unos cuantos edificios de la escuela.

## **5.2. Método**

El estudio de caso se realizó de carácter cualitativo, en base a tres variables o constructos, de los cuales se despliegan nueve categorías (Ver Tabla 3).

Tabla 3

Constructo	Categorías		
Independencia de Movilidad Urbana	Conocimiento y Percepción de mi entorno	Mi sentir al recorrer mi entorno	Mi opciones de movilidad
Miedo	¿A qué le tengo más miedo?	Causas que lo originan	¿Qué tan reales son?
Autonomía / Autosuficiencia	Informarme y capacitarme	Responsabilizarme	Ejercer Acción

Los talleres y las dinámicas se realizaron en base al enfoque humanista de Carl Rogers (2011), que indica que las personas somos autónomas, libres y responsables, y que la consideración positiva de sí mismo, nace de la propia experiencia. Concediéndole gran importancia al esfuerzo individual, en la dinámica del propio desarrollo. El objetivo principal de dicho enfoque es que la persona se responsabilice de su propia existencia, reconociendo que es capaz de tomar decisiones que implican elegir y comprometerse en la acción.

Las actividades utilizadas se encuentran divididas principalmente en tres:

1. Actividades de percepción con énfasis personal en base a la propia experiencia.
  - a. Percepción de mi entorno. Dinámica 1. Ruta a Casa (Ver Tablas 4 y 5).
  - b. Miedos. Dinámica 2. Dramatización de miedos (Ver Tabla 6 y 7).
  - c. Percepción de los miedos en mi entorno. Jerarquización y Causas (Ver Anexo 3).

2. Actividades teóricas cuyo objetivo es el análisis y la reflexión en torno a los temas presentados.
  - a. Independencia de movilidad en la Ciudad (Ver Tabla 4).
  - b. Medios de Movilidad (Ver Tabla 6).
  - c. Seguridad Vial (Ver Tabla 6).
  - d. Uso responsable del espacio (Ver Tabla 6 y 8)
3. Actividades de aprendizaje en base a la experiencia vivencial.
  - a. Curso “Introducción al ciclismo urbano” (Ver Tabla 9).

### **5.3. Cartas Descriptivas. Sesiones del Taller**

El enfoque del taller fue en base a los tres constructos mencionados, por lo que las dinámicas, pláticas y ejercicios fueron enfocados a los objetivos planteados por constructo y categoría, indicados en las siguientes cartas descriptivas.

Se realizaron dos sesiones en la institución, y una sesión de campo donde se les impartió un curso de ciclismo urbano (Ver Tablas 4, 5, 6, 7, 8 y 9).

---

**Tabla 4. SESIÓN 1**Nombre facilitadora: Carmen Ramos Arena

---

Lugar: Colegio El Roble

Fecha y horario: 27 de febrero 2014. 11:20 a 1:00 pm (duración 1hr 40 min)

---

**Objetivos de la sesión:**

Presentación de la facilitadora y encuadre del taller.

Exponer a los participantes el tema de independencia de Movilidad Urbana y Multimodal.

Conceptualizar la información con la que cuentan para moverse por su colonia. Percepción de su entorno

CONTENIDO	ACTIVIDADES	CONSTRUCTO /CATEGORÍA	OBJETIVO	TIEMPO	MATERIALES	INDICADORES DE EVALUACIÓN
Introducción	Presentación Carmen Ramos y encuadre del Taller			10 min		
Movilidad en la ciudad	Presentación introductoria sobre Independencia de Movilidad Urbana y Multimodal	Independencia de Movilidad.- Mis opciones de movilidad	Introducir a los adolescentes a opciones de movilidad alternativa al automóvil.	15 min	Computadora Cañón Presentación Prezi	Comentarios y reflexiones
Percepción de mi Entorno	Dinámica 1. RUTA A CASA	Independencia de Movilidad.- Percepción de mi Entorno Autonomía.- Ejercer acción	Reconocimiento de su entorno.  Que se reconozcan como seres capaces de tomar decisiones	55 min	Ver Tabla dinámicas	Collage Reflexión
Sesión de campo	Cierre de Taller. Entrega de permisos para padres, sesión de campo.			10 min	Permisos impresos	

---

**Tabla 5. Dinámica 1.** El participante analizará con que tanta información y preparación cuenta para moverse por su ciudad.

**RUTA A CASA**

<b>Conocimientos (saber)conceptual</b>	<b>Habilidades (saber hacer) Percepción</b>	<b>Actitudes y valores (saber ser) Actitudinal</b>
Percepción de mi entorno	¿Qué tanto conozco mi entorno para poder llegar de manera independiente a casa?	<u>Actitudes</u> Se reconoce como ser capaz de tomar decisiones
<b>TIEMPO</b> <b>Objetivos</b> Reconocimiento de su entorno.  Que se reconozcan como seres capaces de tomar decisiones	<b>5 min</b> <b>Actividad</b> La facilitadora explica el ejercicio a los participantes: “Imagina que estas en la escuela, y nadie puede venir a recogerte, ningun familiar ni amigo. Y ya solo se encuentra el conserje, y no tiene pila tu celular. Necesitas llegar a tu casa, no puedes irte a otro lado. Cuentas con unas cuantas monedas, y no hay taxis en la zona. ¿cómo te irias a tu casa? ¿Por dónde y por que medio (caminar, transporte)? Elabora un dibujo/collage de la ruta y de los medios que utilizarías”	<b>30 min</b> <b>Desarrollo:</b> 1. Se les pidió a los participantes se sentaran en el suelo formando un círculo. 2. A cada uno de ellos se les entregó un cuarto de cartón para elaborar su dibujo/collage. 3. En el centro del salón se colocaron tiras de cartulina representando calles rectas, curvas, topes, semáforos, y algunos tipos de transporte, personas caminando, y algunos locales representativos. 3. Los participantes deberán representar lo más fiel que puedan la ruta a su casa.
		<b>15 min</b> <b>Cierre:</b> Sentados en círculo cada uno de los participantes describirá su ruta. Se retroalimentará con las siguientes preguntas: 1. ¿Consideras que cuentas con la información suficiente para enfrentarte a una situación similar? 2. ¿Crees que lograrías el objetivo de llegar de manera segura a tu casa? 2. ¿Cómo te sentiste al imaginarte en esa situación?

---

**Tabla 6. SESIÓN 2.**

Nombre facilitadora: Carmen Ramos Arena

Lugar: Colegio El Roble

Fecha y horario: 6 de marzo 2014. 11:20 a 1:00 pm (duración 1hr 40 min)

**Objetivos de la sesión:**

Retomar trabajo percepción de su entorno. Miedos Capacitación en distintos tipo de movilidad. Concientización

---

CONTENIDO	ACTIVIDADES	CONSRUCTO / CATEGORÍA	OBJETIVO	TIEMPO	MATERIALES	INDICADORES DE EVALUACIÓN
Percepción de su entorno	Retomar el tema de Percepción de su entorno. Les entregue a cada uno el collage preparado en la sesión anterior.	Independencia de Movilidad.- Percepción de mi Entorno	Reconocimiento de su entorno.	5min	Collage	Reflexión
Miedos	<b>Dinámica 2.</b> Dramatización de miedos	Miedo.- Causas que lo originan	Identificar los miedos que limitan a los adolescentes moverse de manera independiente.	15 min	Ver Tabla dinámicas	Comentarios y reflexiones
Percepción de su Entorno	Jerarquización Miedos y sus Causas. <b>Anexo 3</b>	Miedo.- Jerarquización Realidad de los miedos		10 min	Hojas papel	Tabla de jerarquización
Medios de movilidad	Platica sobre Distintos medios de movilidad.	Autonomía.- Informarme y capacitarme.	Introducir a los adolescentes a opciones de movilidad alternativa al automóvil.	45 min	Computadora Prezi	Comentarios y reflexiones
Responsabilidad en el uso del espacio	<b>Dinámica 3.</b> Uso del Espacio	Responsabilizarme		10 min		
Seguridad Vial	Platica con experto en seguridad vial. Encuestas. <b>Anexo 4 y 5</b>			10 min	Computadora	Comentarios

---

---

**Tabla 7. Dinámica 2.** El participante imaginara sus miedos al tener que desplazarse de manera independiente por su colonia.

**DRAMATIZACIÓN DE MIEDOS**

---

<b>Conocimientos (saber)conceptual</b> Reconocimiento de emociones	<b>Habilidades (saber hacer)</b> Mis miedos son a partir de mi propia experiencia o la de otros.	<b>Actitudes</b> Apertura en el análisis de la realidad de mis miedos. Realidad de las causas que lo originan	
<b>Objetivo</b> Exponer los miedos que se tienen de moverse por la ciudad.	<b>Actividad</b> En base a una narración imaginar que ellos mismos son el protagonista.	<b>Desarrollo:</b> Inicié la narración sobre un adolescente que decide salir a la calle, para llegar a una entrevista de trabajo, a la que ningún miembro de su familia lo puede llevar. Camina a una parada de transporte público y ahí empieza toda una aventura.	<b>Cierre:</b> Sentados en círculo cada uno de los participantes describirán que emociones sintieron al imaginarse ser el protagonista.

**2.-RECURSOS Y MATERIALES (DIDÁCTICOS)**

1. Naración escrita
2. Grabadora de Video

**3.- BIBLIOGRAFÍA PARA LA FACILITADORA**

Soy adolescente: mis retos, mis riesgos y mis expectativas. IMIFAP  
Educación centrada en la persona, Rogers

---

---

**Tabla 8. Dinámica 3.** El participante hará conciencia del uso del espacio de los distintos medios de movilidad

**USO DEL ESPACIO**

---

<b>Conocimientos (saber)conceptual</b>	<b>Habilidades (saber hacer)</b>	<b>Actitudes</b>	
Reconocimiento del uso del espacio	Entender el espacio como recurso en mi ciudad	Responsabilidad social en el uso del espacio	
<b>Objetivo</b> Concientizar a los participantes sobre el uso del espacio en nuestra ciudad. Responsabilizarme	<b>Actividad:</b> En base a plantillas de periodico visualizar los espacios que utilizan los distintos medios de movilidad	<b>Desarrollo:</b> Fuimos desplegando cada una de las plantillas de papel periodico de acuerdo al tamaño que ocupan los distintos medios de movilidad: Auto particular promedio.- 10-12 m <sup>2</sup> Bicicleta.- 1.5 m <sup>2</sup> Pasajero Transporte Público.- 0.80 m <sup>2</sup>	<b>Cierre:</b> Platicamos sobre la responsabilidad social que tenemos de los recursos con los que cuenta la ciudad, siendo uno de ellos el uso del espacio público. Hicimos conciencia de la falta de equidad que hay entre un medio de movilidad y otro.

**2.-RECURSOS Y MATERIALES (DIDÁCTICOS)**

1. Plantillas de papel periódico
-

---

**Tabla 9. SESIÓN 3**

Nombre facilitadora: Carmen Ramos Arena / Merak Liceaga

Lugar: Segunda Sección de Chapultepec

Fecha y horario: 8 de marzo 2014. 10.30 am a 2:00 pm (duración 3 hrs 30 min)

---

**Objetivos de la sesión:**

Introducción al ciclismo urbano como medio de movilidad

CONTENIDO	ACTIVIDADES	CONSTRUCTO/CATEGORIA	TIEMPO	MATERIALES	INDICADORES DE EVALUACIÓN
Introducción	Presentación Merak Liceaga		10 min		
Reglas y fundamentos del ciclismo urbano	Presentación en Power Point sobre los fundamentos del ciclismo urbano	Autonomía. Informarme y Capacitarme	40 min	Computadora Cañón Presentación Power Point	Comentarios y reflexiones
Recorrido en bici por segunda sección de Chapultepec	Entrega de Bicicletas. Practica de conocimientos vistos en sesión teórica	Autonomía. Tomar Acción	2 hrs 30 min	Bicicletas Chalecos fluorescentes	Sesión de campo
	Cierre de curso. Recepción de Bicicletas		10 min	Permisos impresos	

---

## **6. RESULTADOS Y CONCLUSIONES**

### **6.1. Resultados descriptivos**

En las sesiones de trabajo con los adolescentes lo primero que percibí en algunos de ellos fue un claro alejamiento de su entorno tanto físico como social. Al invitarlos a imaginar el moverse de manera independiente, en un recorrido tan sencillo como podría ser el ir de su casa a la escuela, lo primero que manifestaban era sentir el ejercicio como algo demasiado ajeno a su realidad cotidiana. Como vemos en los siguientes comentarios: H.G. “inmediatamente pediría un taxi, sino seguro me perdería” y R.M. “este ejercicio es totalmente hipotético ¿verdad?, yo jamás me subiría a un camión”. Brown, Mackett, Gong y Kitazawa, (Noviembre 2008) nos indican cómo la falta de independencia de movilidad urbana en los jóvenes, puede causar un alejamiento de su entorno y de su independencia per se.

La mayoría de los participantes del taller, indicaron como su lugar favorito de encuentro con sus pares los centros comerciales. Son estos espacios los que tienen para la convivencia social con otros, donde juegan ciertos roles, y donde se sienten identificados con los demás. Confirmando lo que Nanzer (2004) comenta sobre los lugares a los que las personas muestran un mayor apego son aquellos con los que tienen los mayores niveles de experiencia. Para estos jóvenes sus experiencias significativas con otros los tienen en lugares de encierro, donde algunos sectores de la sociedad son excluidos. Dicha auto segregación los lleva al confinamiento dentro de espacios cerrados, no siendo totalmente voluntario, sino como una manera de protección a la violencia urbana (Rubalcava & Schteingart, 2012).

La independencia de movilidad para los adolescentes nos hace voltear hacia el tema de inseguridad. ¿Cómo puedo sentirme seguro saliendo a la calle y a espacios públicos, si la inseguridad de mi ciudad es tan grande? El miedo y el sentimiento de inseguridad se volvieron constructos importantes en el desarrollo del taller:

J.A. “...hay mucha inseguridad en nuestro país, y nos pueden asaltar y más a los menores”.

R.B. “A mi familia le han pasado cosas feas en la calle y manejando”.

R.R. “... son cosas que llegan a pasar y no quiero que me pasen”.

G.S. “No podría salir a la calle solo, porque mi mamá y mi papá se preocupan por mi seguridad”.

Aquí podemos ver como el miedo ocupa un sitio importante en el pensamiento social (Kessler, 2009). Si consideramos que doce de los diecinueve participantes señalaron que lo que más miedo les da de salir a la calle es que los puedan secuestrar, y cuatro más indicaron que es que los asalten, nos comprueba que el sentimiento de inseguridad se ha convertido en un problema de carácter público, y que aunque una de las principales causas de muerte en jóvenes mexicanos de entre catorce y veintidós años sea por accidentes viales (INEGI, 2013), lo que más miedo les da no es aquello en lo que corran más riesgo según la estadística, sino aquello que les genere un mayor temor.

*“...aunque las tasas de mortalidad muestran que es mucho más probable morir o sufrir lesiones en un accidente de tránsito que en un asalto. La población reclama prioritariamente soluciones al problema de la seguridad pública y solo secundariamente al ordenamiento del tránsito local” (Isla en R por Gontero, 2006, pp.5).*

Entendiendo el temor urbano como el miedo al otro, al diferente como lo señalan Taylor y Covington (citados por Kessler, 2009), me gustaría agregar el comentario de una de las participantes que se liga por completo: R.B. "...me siento muy diferente a las personas que caminan por las calles, y que toman un transporte público".

La presencia de todo aquel que pasa por nuestro lado nos causa angustia. La posibilidad de encontrarse con extraños, es una característica constitutiva de la vida urbana, y nos llena de temor, de incertidumbre (Gontero, 2006). Solo el estar informados y preparados nos puede ayudar al manejo de ansiedad ante lo nuevo y desconocido, así como ante nuestras actividades cotidianas.

Estamos perdiendo la oportunidad que nos brindan las calles para que nuestros adolescentes vivan experiencias que los pongan a prueba, que les den la oportunidad de tomar decisiones. *"Aprender a cuidarse a uno mismo es una de las tareas más interesantes de la adolescencia ya que involucra una gran cantidad de aspectos personales, familiares y sociales"* (Pick & Givaudan, 2007, pp. 14). Podemos ver lo que J.A. expresó en una reflexión del taller: "Siempre he querido irme caminando a la escuela, está solo a una cuadra de mi casa. Conozco bien el camino, pero mi mamá no me deja". Esto explica lo que Rodríguez y Caño (2012) comentan sobre los incrementos y decrementos de autoestima, y la percepción de autosuficiencia que muestran los jóvenes en respuesta a sus éxitos y fracasos.

Los adolescentes expresan y nos piden que ya no los eduquemos en base a la dramatización del miedo (Pick & Givaudan, 2007), más bien necesitan tener información suficiente, y contar con la oportunidad de tomar decisiones.

S.B. “Me ayudaría capacitarme en éste tema si quiero conseguir trabajo y no tengo coche”.

J.A. “En mi opinión me gustó mucho esta plática, ya que ahora siento que cuando salga a la calle me sentiré más segura, y me hablaron de la seguridad de México”.

J.P. “... siento que más adelante, en mi vida me resultará muy útil para vivir tranquilamente y saber cómo moverme en mi ciudad”.

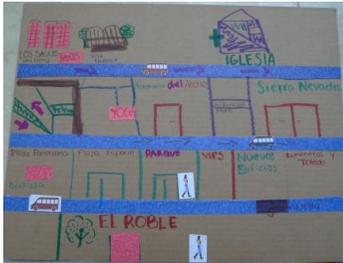
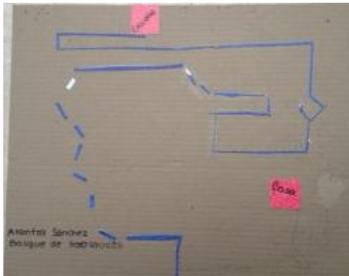
*“Aprender a cuidarse a uno mismo es una de las tareas más interesantes de la adolescencia ya que involucra una gran cantidad de aspectos personales, familiares y sociales”* (Pick & Givaudan, 2007, pp. 14).

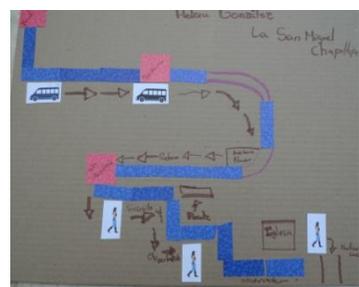
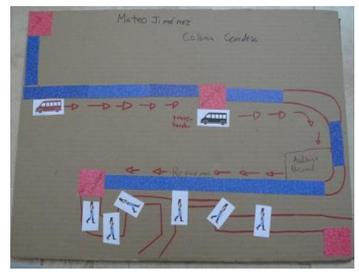
Aunque no estuvo planteado como objetivo, en este estudio de caso, pude constatar con dos participantes, que la colonia donde se vive es determinante para la autonomía de los jóvenes. El caso más claro fue M.J. residente de la colonia Condesa, que cuenta con total independencia de movilidad, y una educación fuerte en la misma, y H.G. residente de la misma colonia, con solo algo menos de independencia por el hecho de ser mujer. En el taller reflexionamos con el grupo esta situación. Les cuestioné: ¿Por qué M.J. y H.G. pueden salir libremente por su colonia? ¿Creen que la delegación Cuauhtémoc es más segura que Huixquilucan, Cuajimalpa o la Miguel Hidalgo? Algunos consideraron que sí, otros que no. Yo les confirmé, que según datos publicados en el periódico “El Economista”, la Cuauhtémoc fue la delegación más insegura del D.F. en 2013. Aquí concluyo que M.J. y H.G. se sienten más seguros de desplazarse de manera independiente, que el resto de sus compañeros, por el diseño urbano de su colonia, y el estilo de vida que en ésta se genera y no por sus niveles de inseguridad.

Por otra parte, al hablarles de la responsabilidad social que todos tenemos en la manera en la que nos desplazamos por la ciudad, les hice hincapié en el espacio que ocupamos al hacerlo, y cómo el mismo “*uso del espacio*” hoy en día es un recurso de gran valor en nuestra ciudad. ¿Qué tan equitativo es que yo me quiera mover para todas mis actividades usando doce metros cuadrados, si lo podría hacer en menos de uno? ¿Me doy cuenta que soy parte del problema del tráfico excesivo? Agregó aquí el comentario de A.P. “...no creo poder caminar, hay demasiados coches, y hay muchos mexicanos que manejan sin fijarse en los demás.” Weiss (2013) comenta sobre la incongruencia en la que caemos todos al generar más tráfico, sin darnos cuenta que somos parte del problema.

## 6.2. Resultados por participante.

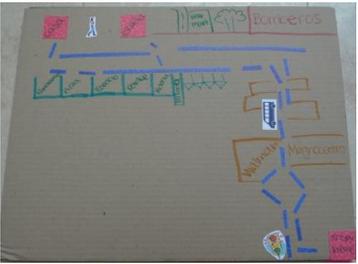
Tabla 14. Participantes que asistieron a todas las sesiones del taller, incluido el curso de ciclismo urbano.

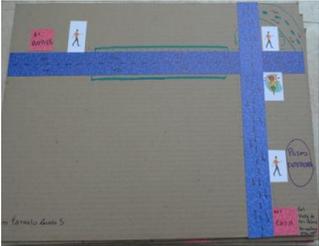
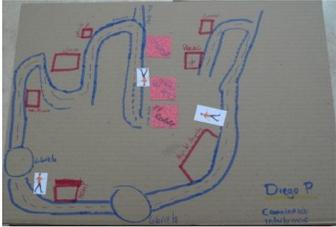
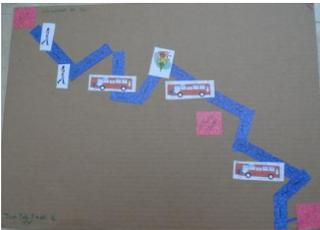
Adolescente/género/edad	Independencia de Movilidad		Miedo		Autonomía / Autosuficiencia		Observaciones			
	Collage Percepción de mi entorno	Mi sentir Opciones movilidad	Mi mayor miedo es que Causas que lo originan ¿Son reales?	Si me capacito e informo es posible moverme solo Me ayudaría prepararme para tomar decisiones /responsabilidad	Ejercer Acción / Curso Ciclismo					
J.A M 14	Buena	Segura	Solo en auto	Me asaltan	Soy mujer	SI son reales. Me ayudó mucho hablar sobre ellos para sentirme más segura	Si me capacito puedo luchar contra mis miedos y salir	Deseo poder tomar decisiones, ser más independiente	Quiero caminar yo sola a la escuela. Me gustó mucho el curso de ciclismo, me va a ser útil para salir más sola a la calle (a ser más independiente)	J.A. Desde el cuestionario inicial, indico un gran anhelo por salir de manera independiente a la calle. En el proceso del taller hablo de si tener miedos, lo que le sirvió para darles su justo valor.  Fue una de las participantes más activas, que no cuentan con independencia de movilidad, pero que mostró una meta clara e inmediata: lograr el permiso de sus padres para caminar a la escuela.
										
A.S M 15	Mala	No sé	Solo en auto	Me secuestren	Inseguridad en la ciudad	SI	Sí, porque ya sabes porque calles debes ir y conoces mejor	Ver las calles, conocer distintos tipos de transporte	Me gustó porque fue divertido y nos enseñaron muchas cosas. No me gusto que estuviéramos mucho en el sol. Me va a servir para tener más cuidado y saber cómo utilizar la bici en la calle	A.S. mostro no conocer bien su entorno. Siempre se mueve en coche, y le causa gran impacto la inseguridad de la ciudad.  Participó en el curso de ciclismo, y le gustaría capacitarse más en el uso del transporte
										

Adolescente/género/edad	Independencia de Movilidad	Miedo	Autonomía / Autosuficiencia	Observaciones					
Collage Percepción de mi entorno	Sentir al recorrerlo	Mi mayor miedo es que...	Si me capacito e informo es posible moverme solo	Ejercer Acción / Curso Ciclismo					
Regular									
H.G. M 15	 <p>A veces insegura</p>	Caminando por mi colonia	Me secuestren	Soy mujer	SI	Si, para saber por dónde ir, y donde no	Poder ir sin un adulto, aunque me da miedo por ser mujer hacerlo fuera de mi colonia	En el curso de ciclismo aprendí cosas que no sabía, Aunque nos hacían repetir muchas veces los ejercicios. Espero poderlo aplicar	H.G. Es un caso interesante, pues en el cuestionario inicial indicó gozar de total independencia de movilidad, por el hecho de vivir en la colonia Condesa, pero al realizar la dinámica de percepción de su entorno casa-escuela, no tenía la información clara de cómo poder llegar. Solo sabía y ubicaba las calles cerca de su casa, que es donde si puede caminar.
Buena									
M.J. H 15	 <p>Seguro</p>	Caminando. Transporte público	A perderme	No me pasaría nada si me capacito	NO	Si, no necesaria -mente estar capacitado o, pero si bien informado o, por que debes saber bien qué hacer	Si, en ser más precavido	Me gustó andar en bici y conocer cómo usar mejor la bicicleta. Me va a ser útil para saber usar mucho mejor y más seguro la bici.	M.J. fue un participante que impulso al grupo con su conocimiento previo en movilidad urbana. Sus padres le ha enseñado a usar transporte público y caminar por las calles inclusive más allá de su colonia.
Tenía muy claro que el estar capacitado te da claridad de los peligros reales de la ciudad-	Fue un participante entusiasta en el curso de ciclismo, pues considero la información aplicable en su futuro inmediato.								

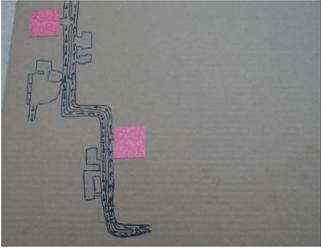
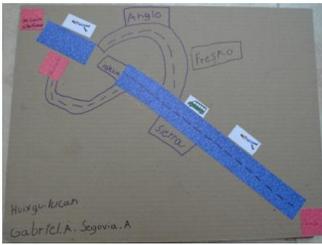
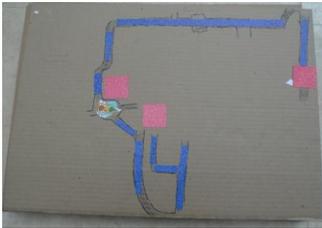
Adolescente/género/edad	Independencia de Movilidad		Miedo		Autonomía / Autosuficiencia			Observaciones		
	Collage Percepción de mi entorno	Sentir al recorrerlo	Opciones movilidad	Mi mayor miedo es que...	Causas que lo originan	¿Son reales?	Si me capacito e informo es posible moverme solo		Me ayudaría prepararme para tomar decisiones /responsabilidad	Ejercer Acción / Curso Ciclismo
S.G. H 15	Buena 	Con algo de temor que lo atropellen	Solo en auto	Me secuestran	Inseguridad en la ciudad	SI	Sí, porque mi mamá tendría más confianza en lo que hago y que me pueda cuidar solo	Sí, porque podría hacer más cosas solo, como y al súper, etc.	Me gustó porque aprendí a andar en bici	S.G. fue uno de los participantes que en el que mayor cambio percibí. Desde un principio mostró un claro conocimiento de su entorno, pero al mismo tiempo un gran miedo en especial a ser atropellado y secuestrado.  Su meta inmediata fue saber caminar por las calles y cruzarlas, para así lograr el permiso de su mamá de moverse en su colonia. Tomo el curso de ciclismo a pesar de no saber andar en bici. Y logro andar el solo.
R.R. M 16	Buena 	Seguro	Caminando. Transporte público	Me secuestran	Soy Mujer	SI	Sí, Porque ya voy a saber más cómo moverme y todo eso. cuenta	Sí, en ser más independiente y hacer las cosas por mi propia cuenta	No asistió	R.R. se mostro muy interesada durante todo el taller. En especial le gusto la parte de los tipos de transporte público. Nunca se ha subido a ninguno en la ciudad. Tenía muchos deseos de asistir al curso de ciclismo y transporte, pero sus padres no le dieron permiso por considerarlo inseguro.

Tabla 15. Participantes que asistieron a todas las sesiones del taller, excepto el curso de ciclismo urbano.

Adolescente/género/edad	Independencia de Movilidad		Miedo		Autonomía / Autosuficiencia		Observaciones	
	Collage Percepción de mi entorno	Sentir al recorrerlo	Opciones movilidad Mi mayor miedo es que...	Causas que lo originan ¿Son reales?	Si me capacito e informo es posible moverme solo	Me ayudaría prepararme para tomar decisiones /responsabilidad		
R.B. M 16	Regular 	Segura si va en auto	Solo Auto Me asalten	No cuento con la información	SI	Sí, porque sabría bien cómo comportarme, como actuar, y me sentiría en confianza y segura	Sí, mucho. Hoy en día es muy necesario irse preparando porque no siempre te van a llevar a todos lados, ya que se tiene que aprender a ser responsable	R.B. Ya con 16 años de edad se mueve mucho en coche. Aunque se mostro algo interesada, al ver que sus amigos lo hacían, y menciono que el capacitarse le haría sentirse más segura, es alguien que se siente bien moviéndose en auto.
V.I. M 14	Buena 	Segura pues conoce bien su entorno	Solo en auto Me secuestren	Inseguridad en la ciudad	SI	Sí, porque así mis padres no se tendrían que preocupar tanto y yo podría hacer cosas yo misma	Sí, en responsabilizarme de todo lo que pasa en mi y mis cosas	V.I. le gustaría caminar más. Le interesaron las medidas peatonales. Le gustaría que sus padres sintieran que esta capacitada para hacerlo.

Adolescente/género/ edad	Independencia de Movilidad	Miedo	Autonomía / Autosuficiencia	Observaciones
L.L. H 15	Buena 	Seguro  Transporte. Caminar  No tengo miedo  No tengo miedo	Si me capacitó e informo es posible moverme solo  No  No	L.L cuenta con independencia de movilidad. Es un caso interesante, pues a pesar de vivir en Huixquilucan, sus padres le han enseñado a caminar y usar el transporte público.
D.P. H 15	Buena 	Seguro, pero solo en auto  Solo Auto  Me asalten  Inseguridad en la ciudad	Sí, porque así conoces bien y sabes las cosas  NO  NO	D.P no se mostró muy interesado en el taller. Aunque solo se mueve en auto, se sentía seguro
J.P. H 15	Regular 	Se siente seguro caminando  Solo Auto  Perderme  Inseguridad en la ciudad	Sí, porque entonces ya tienes una suficiente responsabilidad  SI  SI	J.P. muy interesado en el taller. Le gustaría seguirse capacitando para ser más independiente



Adolescente/género/ edad	Independencia de Movilidad	Miedo	Autonomía / Autosuficiencia	Observaciones	
Collage Percepción de mi entorno	Sentir al recorrerlo	Opciones movilidad	Si me capacito e informo es posible moverme solo	Me ayudaría prepararme para tomar decisiones /responsabilid ad	
A.P. H 14	Mala 	Solo Auto Me atropellen	Hay demasiados coches	¿Son reales? SI	Sí, porque si sabes que hacer, no veo por qué no. Si, en movilidad, saber transportarse, poder ir solo N.P. Residente de Huixquilucan. Nunca le ha preguntado a sus papas si lo dejarían salir a la calle solo. Nunca lo ha hecho y menciona que casi no sale de su casa. Lo percibí extremadamente temeroso.
G.S. H 14	Regular 	Solo Auto Me secuestren	Inseguridad en la ciudad	SI	No, porque mi mamá o papá se preocupan por mi seguridad Si, en todo debido a que en un futuro no muy lejano, lo vamos a necesitar G.S hablo de tener mucho miedo de salir solo, que lo secuestren. Aun así considero que si se capacita ayudaría a que sus papas estuvieran menos preocupados.
P.S. H 14	Mala 	Solo Auto Me secuestren	No cuento con la preparación	NO	Si, como dicen la práctica hace al maestro porque si no vas si un adulto nunca vas a poder ir solo Si porque así puedes tener más precaución P.S. en este participante note un real cuestionamiento de intentarlo. Le ilusiono la idea de ir solo en un transporte público.

Adolescente/género/ edad	Independencia de Movilidad		Miedo		Autonomía / Autosuficiencia		Observaciones		
	Collage Percepción de mi entorno	Sentir al recorrerlo	Opciones movilidad	Mi mayor miedo es que...	Causas que lo originan	¿Son reales?		Si me capacito e informo es posible moverme solo	Me ayudaría prepararme para tomar decisiones /responsabilid ad
R.M. H 16	<p>Mala</p> 	Poco seguro	Camina en su colonia	Me secuestren	Inseguridad en la ciudad	SI	Sí, porque ya tendría toda la información	Si, en tener información de las cosas y ser más responsable	R.M. principalmente le interesa moverse solo en auto, no le interesa subirse a un camión
S.B. H 16	<p>Regular</p> 	Se sintió muy bien, le gustaría intentarlo.	Camina en su colonia	Me secuestren	Inseguridad en la ciudad	NO	Sí, porque puedo defenderme	Si, en si quiero conseguir trabajo y no tengo coche	S.B. le interesó mucho capacitarse, para en un futuro inmediato poder conseguir trabajo y desplazarse de manera independiente.

### **6.3. Conclusiones**

Trabajar, observar y valorar a los alumnos de tercero “A” de la secundaria el “Roble” fue una experiencia enriquecedora e importante para clarificar muchos de los conceptos vistos en teoría, operando en la realidad. La independencia de movilidad urbana no es un tema que se platique de manera cotidiana dentro de las familias con hijos adolescentes, es algo que se va resolviendo con base en los conocimientos y prejuicios de los padres, quienes normalmente tienen la responsabilidad de transportar a sus hijos hasta que pueden manejar y les presten o compren un auto propio.

El ver a la mayoría de los participantes motivados en el tema, haciendo una gran cantidad de preguntas y con un deseo real de tener más información, fue para mí de gran importancia, pues me confirma que es en ellos donde se puede sembrar principalmente ésta semilla, y trabajar juntos en lograr una ciudad con una mejor calidad de vida para todos, donde las oportunidades no excluyan a sus grupos vulnerables, como son los adolescentes. Es triste que los alejemos de la posibilidad de construir mejores experiencias y conexiones sociales, así como quitarles la oportunidad de ir tomando sus propias decisiones.

La percepción de algunos de los participantes, de sentirse diferentes al salir a las calles, me confirmó lo que Escalante (2007) menciona sobre la segregación que genera el no compartir elementos comunes de identidad. Entre los distintos grupos de adolescentes, dependiendo su nivel socio económico, las experiencias cotidianas difieren inmensamente dependiendo de la independencia de movilidad con la que cuentan. Se vuelve de vital importancia el contar con lugares de encuentro con sus pares, para generar e intercambiar experiencias significativas.

Estamos acostumbrados a tener a nuestros jóvenes en un tipo de encierro o sobreproteccionismo, muchas veces forzado por las condiciones de la ciudad, pero también sin un

análisis profundo, y más bien como algo ya asumido. *“Aprender a cuidarse a uno mismo es una de las tareas más interesantes de la adolescencia ya que involucra una gran cantidad de aspectos personales, familiares y sociales”* (Pick & Givaudan, 2007, pp. 14).

Estoy consciente que la realidad de nuestra ciudad hace muy difícil la promoción de la independencia de movilidad en los adolescentes. No son muchas las opciones de un transporte público seguro y organizado que los adolescentes puedan usar, teniendo una información estructurada y confiable. Así como tampoco son muchas las colonias que cuentan con la infraestructura y con los programas que impulsen la movilidad alternativa al automóvil.

Necesitamos poder brindarles información clara y estructurada, para que la capacitación sea posible. El impulsar un transporte público eficiente, ordenado, como el MetroBus, Sistema Colectivo Metro y RTP, con estaciones o paradas fijas, con horarios predecibles, facilitaría la capacitación de los adolescentes. Es necesario llevar estas opciones de transporte a todas las delegaciones y municipios de la ZMVM. Las familias con hijos adolescentes que viven en las colonias de dichas zonas están generando día con día ciudadanos cautivos en un solo medio de movilidad, el automóvil.

La calle, el espacio público por excelencia, es al mismo tiempo uno de los lugares donde existe una mayor inequidad, siendo que la mayoría del espacio se le designa al automóvil. Los demás usuarios como los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público, deben resignarse a una infraestructura insuficiente y desordenada, que no les brinda una seguridad adecuada. Es necesario tomar conciencia que la problemática que vivimos todos los días en nuestras calles, donde no hay una adecuada preparación en seguridad vial, ni educación cívica sobre la misma (Martínez, 2004), y donde las banquetas y pasos peatonales no son respetados por los automovilistas o demás medios de movilidad motorizados, están alejando a nuestros niños y jóvenes de su derecho a un desplazamiento saludable, que les

brinde un mejor conocimiento de su ciudad y que les permita un mayor sentido de pertenencia y de responsabilidad social. Las calles están generando una segregación social preocupante.

Como adultos debemos educarlos con conciencia y responsabilidad en las consecuencias de las decisiones que tomen, teniendo en cuenta la importancia de una educación responsable hacia los recursos, en este caso de espacio con los que cuenta una ciudad como la nuestra.

El miedo que perciben los adolescentes por su ciudad, solo podrá irse mitigando, si cuentan con información clara y real, para poder tener la posibilidad de experimentar ellos mismos la experiencia de libertad que una calle les puede brindar en sus actividades cotidianas.

Personalmente considero que el abandono del espacio público no nos quita, ni nos libera de este sentimiento generalizado de inseguridad, más bien lo agudiza, lo dramatiza aún más. Las calles vacías, sin personas, se vuelven más inseguras. Puntualizando lo que Gontero (2006) menciona sobre el incremento de los “*relatos del miedo*” en la ciudad de México, desde la década de los noventa, creando una sensación generalizada de inseguridad.

La posibilidad de trasladarse en grupo para sus actividades cotidianas, puede ser una opción viable para los adolescentes. Esto les podría brindar niveles de independencia en movilidad similares a los adultos, como lo confirman los estudios de (Brown, Mackett, Gong, & Kitazawa, noviembre 2008). Es una práctica que puede resultar viable para los jóvenes de nuestra ciudad, y que se puede dar en los distintos medios de transporte público o privado con los que cuente su colonia, incluido el automóvil, pero haciéndolo de un modo más responsable. Haciendo conciencia en el taller sobre los miles de metros cuadrados de espacio público que se desperdician día con día en la ciudad, por el hecho de que miles de personas se

trasladan de manera individual en su automóvil, adolescentes y adultos debemos optar por un uso más responsable del mismo, haciéndolo de manera compartida.

#### **6.4. Alcances y limitaciones**

En cuanto a los objetivos establecidos, en el proceso del taller, los adolescentes lograron hablar de los miedos que los limitan a salir a la calle. Así mismo algunos de los participantes visualizaron estos miedos como algo no tan real, y controlables si se sienten suficientemente preparados. Al preguntarles sobre la realidad de sus temores, hubo las siguientes respuestas:

M.J. “No son reales, si sabes cómo estar en la ciudad y te sabes conducir, no pasa nada”.

J.M. “No, porque cuando sales no es lo mismo que verlo en una tele o en películas”.

Considero este primer objetivo se cumplió con algunos participantes, lo cual me ayudo a que se mostraran más perceptivos cuando pasamos a la plática sobre distintas opciones de movilidad.

En la parte de la capacitación fue interesante ver el interés de muchos de ellos por conocer sobre los tipos de transporte que existen hoy en la ciudad. Desconocían muchos de ellos, y les causó un gran impacto cuando comparamos los riesgos reales de cada uno de éstos. Es decir, cuáles eran seguros, cuáles no.

Me dio gusto que los dos adolescentes, que hoy cuentan con independencia de movilidad, gracias a la educación que han recibido de sus padres, manifestaron sentirse seguros en la calle. L.L. “No tengo ningún miedo” y nuevamente, M.J. “No son reales, si sabes cómo estar en la ciudad y te sabes conducir, no pasa nada”. Esto me confirma que la dramatización del sentimiento de inseguridad se puede mitigar, si se vive la experiencia real,

y si se cuenta con la información suficiente que les brinde habilidades para vivir, que los libere de angustias y confusiones.

Uno de los objetivos planteados fue impulsar a los adolescentes a capacitarse e informarse para tomar decisiones. Cito a continuación algunos testimonios que me comprobaron que algunos de ellos, no lo sienten posible, no se sienten con las herramientas de decidir de manera independiente.

S.B. "...no creo poder, porque no he salido lo suficiente."

A.P. "...no salgo nunca. No sabría qué hacer."

Pero hubo dos casos que mostraron un cambio que me indicó lograron verse como personas listas para enfrentarse a decisiones nuevas en su vida.

J.A. "me gustó mucho el curso de ciclismo, ahora sé que si voy a salir sola a la calle, ahora podré caminar más. Mi mamá ya no podrá decirme que no."

S.G. "...ahora mi mamá tendrá más confianza en lo que hago y en que me pueda cuidar solo".

Por otra parte, encontré limitante para el proyecto, y para varios de los participantes, el miedo y la poca información que tienen sus padres, y en general los ciudadanos de esta ciudad respecto a la movilidad alternativa. El automóvil es símbolo de seguridad y de mejora económica. Pareciera que estamos optando por un retroceso aquellos que estamos volteando a las opciones del pasado. Para qué caminar, andar en bici, patinar, etc.

Sé que a muchos adolescentes les hubiera enriquecido la experiencia del curso de transporte público en la sesión de campo, que no se pudo dar por el temor de los padres, o posiblemente por haberlo considerado como algo totalmente fuera de la realidad para sus hijos. Definitivamente esa fue la más grande limitación del proyecto.

## **6.5. Aprendizajes adquiridos**

El desarrollo de éste proyecto durante mi recorrido por la maestría ha sido increíblemente enriquecedor. El tema de la movilidad se volvió de gran interés para mí, en especial por el Desarrollo Humano que puede brindar a los jóvenes, ayudándolos a potencializar sus capacidades.

La escucha activa fue fundamental para el desarrollo del taller. Un tema tan nuevo en general no es recibido fácilmente.

Para el manejo del grupo, fue esencial los conocimientos sobre las etapas por las que pasan los participantes, el observarlos y respetar su ritmo fue importante. Percibí en ellos una buena cohesión de grupo, y me fue realmente útil la dinámica de introducción/rompe hielo para empezar a conocerlos.

Disfrute el escucharlos, tratando de entender su sentir al respecto. Ellos me dieron información extremadamente valiosa. En este proceso tan fundamental que Rogers menciona de llegar a ser uno mismo, como una búsqueda primordial de todo ser humano, los adolescentes lo expresan en cada uno de sus actos y me brindaron la oportunidad de visualizarlo en su proceso.

Al introducirlos en el tema de la movilidad, hicieron preguntas que yo no me había cuestionado. Fue verlo desde otro ángulo, ver la realidad de sus miedos y de sus emociones ante la posibilidad de enfrentarse a algo desconocido y nuevo. Con muchos deseos de lograrlo, de experimentarlo.

A lo largo de los dos años desde que surgió la primera idea de realizar este proyecto, he logrado que el Desarrollo Humano, como diría José Gómez del Campo, humanice mi

profesión. El proyecto y lo aprendido a lo largo de los semestres de la maestría me han ayudado a ver el fondo, y dejar de ver solo la forma de las cosas.

## **7. RECOMENDACIONES**

### **7.1. Sugerencias**

Para poder dejar salir de manera libre a nuestros jóvenes a las calles, debemos hacerlo primero nosotros mismos junto con ellos, por lo que la capacitación se vuelve algo fundamental desde casa y escuela. Los miedos que manifestaron los adolescentes en el taller, son muy parecidos a los que tenemos los padres de familia, por lo que considero importante las siguientes recomendaciones para un futuro taller:

- Una plática de sensibilización con los padres previa al taller, ya que sus propios miedos frenaron a muchos participantes de la posibilidad de participar en las sesiones de campo.
- De ser posible, impartir el taller para los adolescentes acompañados por sus propios padres, pues muchas veces son los primeros en tener una pobre capacitación en temas de movilidad, especialmente si pertenecen a la generación que creció en las décadas de los ochentas y noventas, donde se dio un boom en el uso de los transportes motorizados. Muchos de estos padres de familia no conocen otro tipo de movilidad que no sea el auto particular, por lo que el capacitarse junto con sus hijos les daría la posibilidad de ir cambiando de hábitos de una manera conjunta.
- Dejar organizados grupos para ejercer acciones posteriores al taller. Por ejemplo caminar juntos a la escuela, o en grupo para realizar paseos en bicicleta por su colonia.

Así como un contacto constante y vigente para encontrar información confiable y veraz sobre los distintos medios de movilidad que existen en la ciudad.

- A la institución le recomendaría hacer un censo de los alumnos de secundaria que tengan la posibilidad de llegar caminando a la escuela. Aprovechar la información que recibieron en el taller, y así promover los grupos arriba mencionados.
- Igualmente es muy importante que la institución se acerque a las autoridades de su municipio, para solicitar pasos peatonales seguros para sus estudiantes, que cuenten con luces preventivas, y a nivel de banqueta.

## **7.2. Proceso personal**

Mi proceso personal a lo largo de la maestría me fortaleció y preparó, como lo comentaba, para el desarrollo del taller. El pensar en todo como un sistema, en el cual mi propia persona, es donde tengo la mayor área de incidencia.

Veo ahora con gran entusiasmo el seguir mi nueva profesión en Desarrollo Humano no solo ligada, sino fusionada a mi ejercicio de arquitecta y urbanista. Entiendo ahora que se vuelve una forma de “ser”, más que un quehacer.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- Adolescent Mobility Health Consortium. (mayo de 2013). *Moving Forward: Decreasing car use among teenagers*. Dunedin: AMHC.
- Alva, E. S. (2009). *Eje Transversal de Espacio Público*. D.F.: Consejo para el Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México.
- Baca, G. A. (2014). *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México*. Obtenido de <http://elocal.gob.mx/work/templates/enciclo/EMM15mexico/municipios/15037a.html>
- Baranda, B. (2012). *Introducción a mejores prácticas de la Movilidad Urbana Sustentable*. México, D.F.: ITDP.
- Beltrán, S. G., Coakle, T., Duffy, N., Finta, D., Kern, H., Iancu, M., . . . Tomasi, F. (2010). *Transporte Sostenible y Movilidad*. Manual para estudiantes. Comisión Europea: IUSES.
- Bjorklid, P & Nordstrom, M. (2007), Environmental Child-Friendliness: Collaboration and Future Research. *Children, Youth and Environments*.17,388-401.
- Branden, N. (2009). *El Poder de la Autoestima*. México: Paidós .
- Brown, B., Mackett, R., Gong, Y., & Kitazawa, K. (Noviembre 2008). Gender differences in children's pathways to independent mobility. *Children's Geographies*. 4, 385-401.
- Camarero, L. A., & Oliva, J. (junio 2008). Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of the Social Structure in Spain. *International Journal of Urban and Regional Research*..2, 344-62.
- Castillo, J.M (2013, agosto) *Nuevo contrato de Movilidad*. Conferencia presentada en el diplomado de Movilidad Urbana Futura, UIA, México DF.
- CDHDF, CaDH, & ITDP. (2011-2012). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal*. México D.F.: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.
- Centro de Transporte Sustentable & Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo. (2011). *Estado de México. Movilidad 2025*. México, DF: CTS & ITDP.
- Comisión de las comunidades europeas (2007). “*Libro verde: Hacia una nueva cultura de movilidad urbana*”, Recuperado el 25 de marzo de 2012. Disponible en: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodiesobjectives/124484es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodiesobjectives/124484es.htm)
- CONAPRA. (2013). *Tercer Informe para la Seguridad Vial*. D.F.: Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.
- Díaz, R (2013) *Ciudades para caminar*. CTS Embarq . Conferencia presentada en el diplomado de Movilidad Urbana Futura, UIA, México DF.

- Erikson, E. H. (1992). *Identidad, Juventud y Crisis*. Madrid: Taurus.
- Escalante, M. d. (2007). *Violencia, vergüenza y violación. ¿Cómo se construye el miedo en la ciudad?* México, D.F.: INAH.
- Gontero, N. R. (2006). Representaciones de la (in)seguridad y la violencia urbana. La mirada de los jóvenes en la Ciudad de México." (Tesis de Maestría): Universidad Iberoamericana, México D.F.
- Hernández, A (2013, junio). *Exterioridad/Experiencia*. Conferencia presentada en el diplomado de Movilidad Urbana Futura, UIA, México DF.
- ICBF (2013). *Ciudades Prosperas de los niños, niñas y adolescentes*. Bogota, Colombia: Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.
- Johansson, K., Hasselberg, M., & Laflame, L. (2010). Young adolescents' independent mobility, related factors and association with transport to school. A cross-sectional study. *BMC Public Health*. 10,635-40.
- Kessler, G. (2009). *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Litman, T. (2013). Adolescent Mobility Health Consortium. *Moving Forward. How and why to make transport system that better serve teenagers*. Simposio realizado en la Universidad de Otago, Nueva Zelanda.
- Lozada, F. (2008). *El peatón, el transporte y la movilidad en el contexto fronterizo de Ciudad Juárez*. En Memorias del X Seminario-Taller Internacional de la red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad. México D.F: El Colegio Mexiquense, A.C. Zicantepec.
- Márquez, D. (2005). *El reto del transporte en la ciudad de México*. México, D.F.: Libro para todos.
- Martínez, A. (2004). Grupo de trabajo "Educación y formación en el entorno urbano". Valencia: Futurelx
- Medina, S. (2013). *Ciudad y Movilidad*. Mexico, DF: CtsEmbarq.
- Miyake M., Crass M. (2004). *National Policies to Promote Cycling*. Paris: ECMT
- Najafi M., Kamal M. (2011). The Concept of Place and Sense of Place in Architectural Studies. *World Academy of Science, Engineering and Technology*. 80,1100-1104
- Nanzer, B. (2004). Measuring a Sense of Place: A scale for Michigan. *Administrative Theory & Praxis*. 26, 362-382.
- Navarro B., Guevara I. (2000). *Área Metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*. México D.F: Casa Abierta al Tiempo. Universidad

- Autónoma Metropolitana-Xochimilco. Universidad Nacional Autónoma de México.  
Instituto Tecnológico de Massachusetts. Publications.
- Ozerklik, E. (2011). Autonomy Development in Adolescence. *Turkish Psychological Counseling & Guidance Journal*, 4 (36), 152-164.
- Olivares, P.(2010). Observatorios Ciudadanos, Movilidad Urbana y Planeación Territorial *Barreras Físicas y urbanas de la ciudad de México que dificultan la movilidad en bicicleta*. Universidad Autónoma Metropolitana. 5-6.
- Pick, S., & Givaudan, M. (2007). *Soy adolescente: mis retos, mis riesgos y expectativas*. México, D.F.: Idéame.
- Pretty, G. (2004). No better place than here: Adolescents' sense of place and their use of community sites and activities to feel better. *Australian Journal of Psychology*. Combined Abstracts of 2003 Psychology Conferences.5,204-205.
- Prezza, M., & Pacilli, M. G. (2007). Current fear of crime, sense of community, and loneliness in Italian adolescents: the role of autonomous mobility and play during childhood. *Journal of Community Psychology*. 35,2, 151-170.
- Rodríguez, C., & Caño, A. (2012). Autoestima en la adolescencia: análisis y estrategias de intervención. *International Journal of Psychology and Psychological Therapy*. 3, 389-403.
- Rogers, C. (2011). *El Proceso de convertirse en Persona*. México, D.F.: Paidós.
- Rubalcava, R. M., & Schteingart, M. (2012). *Ciudades Divididas. Desigualdad y segregación social en México*. México, D.F.: El Colegio de México.
- Sánchez, J (2013, septiembre) *Pacificación del Tránsito*. CTS Embarq . Conferencia presentada en el diplomado de Movilidad Urbana Futura, UIA, México DF.
- Todd, G. (2008). *El espejismo de la vialidad: entre lo racional y lo accesible*. En Memorias del X Seminario-Taller Internacional de la red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad. El Colegio Mexiquense, A.C. Zicantepec, México
- Universidad Autónoma de México. (2011). *Evaluación del diseño e implementación de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal*. D.F.
- Weiss, H (2013) Adolescent Mobility Health Consortium. *Decreasing car use among teen agers*. Simposio presentado en la Universidad de Otago, Nueva Zelanda

## 9. ANEXOS

### Anexo 1

#### Cuestionario previo a Taller

Nombre \_\_\_\_\_

Edad \_\_\_\_\_

Sexo \_\_\_\_\_

Municipio o Delegación donde vives \_\_\_\_\_

Año Escolar \_\_\_\_\_

Señala con una cruz la respuesta:

1.- ¿De qué manera te transportas de tu casa a la escuela?

Camión escolar

Coche particular manejado por un adulto

Coche particular manejado por ti mismo

Caminando

Transporte público

2.- ¿Tienes la libertad de moverte por tu colonia sin la compañía de un adulto?

SI                      NO

Si contestaste Si      ¿a dónde?

Si contestaste No      ¿por qué?

De las siguientes opciones escoge las dos con las que más te identifiques

3.- ¿A qué lugares te gusta o te gustaría desplazarte sin la compañía de un adulto?

Parque                  casa amigos                  escuela centro comercial/tienda

Otros \_\_\_\_\_

4.- ¿Qué actividades te gusta realizar con tus amigos, sin la compañía de un adulto?

Cine                  comer                  ver películas                  ir al parque                  ir a centro comercial

patinar      Otros\_\_\_\_\_

5.- ¿Qué medio utilizas para desplazarte en tu colonia?

Caminar      patineta      bicicleta      transporte público      coche particular

Otro\_\_\_\_\_

6. ¿Qué factores consideras que te limitan el salir a la calle sin la compañía de un adulto?

Tráfico intenso      inseguridad      falta de banquetas      falta de preparación

7.- ¿En qué lugares te sientes más contento de estar con tu familia?

Parques      Casa propia o de amigos      Lugares fuera del DF

Centros comerciales      Otros\_\_\_\_\_

8.- ¿Si tuvieras la preparación adecuada para desplazarte de una manera alternativa al automóvil en tu colonia que medio te gustaría utilizar?

Caminar      Bicicleta      Patineta      Transporte Público      Otro\_\_\_\_\_

## Anexo 2

Contesta la siguiente encuesta donde

1	=	Mucho
2	=	Regular
3	=	Poco

1. ¿Qué tan seguro te sientes para desplazarte de forma independiente en tu colonia sin la compañía de un adulto?

1                      2                      3

2. ¿Consideras que cuentas con la educación o preparación adecuada para desplazarte en tu colonia de manera independiente?

1                      2                      3

3. ¿Qué tanta libertad te dan tus padres para desplazarte de manera independiente en tu colonia?

1                      2                      3

4. ¿Qué tanto crees que afecte la inseguridad en tu colonia para desplazarte de manera independiente?

1                      2                      3

5. ¿Qué tanto miedo te da salir a la calle sin un adulto?

1                      2                      3

6. ¿Qué tanto se te antoja salir de tu casa sin la compañía de un adulto?

1                      2                      3

7. ¿Te gustaría tener la preparación para moverte de manera independiente a tus compromisos, como por ejemplo un partido de futbol, una presentación de baile, etc.?

1                      2                      3

### Anexo 3

#### Identificación de Miedos

¿Puedo moverme sin la compañía de un adulto por la Ciudad?    Si                    No

¿Qué me podría pasar, a qué le tengo más miedo?



Perderme



Me secuestren



Me asalten



Me atropellen



Me agredan  
físicamente



\_\_\_\_\_

¿Por qué pienso que me puede pasar esto?



Soy muy joven



Me siento muy diferente  
personas que  
caminan o usan  
transporte público



No cuento con la  
información ni la  
preparación adecuada



Soy Mujer



Hay mucha  
inseguridad en la  
Ciudad de México



\_\_\_\_\_

## Anexo 4

### ENCUESTA FINAL

Nombre \_\_\_\_\_

1. ¿Crees que el trasladarte todo el tiempo en coche te permite conocer bien tu ciudad?  
Si ( )      No ( )

¿Por qué?

2. ¿Consideras que los miedos que tienes de salir a la calle son reales?  
Si ( )      No ( )

¿Por qué?

3. ¿Consideras como algo posible el poder salir a la calle sin la compañía de un adulto si te capacitas y te informas?    Si ( )      No( )

¿Por qué?

4. Como adolescente la sociedad empieza a mirarte como una persona con responsabilidades y con la capacidad de tomar decisiones. ¿Consideras que te ayudaría para tu vida prepararte en este tema?

¿En qué?

## **Anexo 5**

### **ENCUESTA TRAS CURSO CICLISMO**

Nombre \_\_\_\_\_

#### 1. Del curso de ciclismo urbano

Me gusto:

No me gusto:

Me va a ser útil para:

#### 2. No pude asistir al curso de transporte público por:

( ) No me dieron permiso mis papas

( ) Falta de interés

( ) Era muy temprano

( ) Otro \_\_\_\_\_

Nombre \_\_\_\_\_

1. No pude asistir al curso de transporte público y ciclismo urbano por:

No me dieron permiso mis papas

Tenía un compromiso previo

Falta de interés

Era muy temprano

Otro \_\_\_\_\_