Variaciones de la movilidad en el metro durante la pandemia

datos.nexos.com.mx

Pablo de los
Cobos

La *nueva normalidad* en el Metro de la Ciudad de México no solo implica usar mascarilla y evitar hablar, sino también transportarse con considerablemente menos personas. A pesar de las imágenes que puedan circular sobre algunas estaciones, este medio de transporte —como muchos otros— todavía está lejos de movilizar a la cantidad de personas como lo hacía antes de la pandemia. Por ejemplo, en octubre de 2019, el Metro-CDMX transportó a 139 millones de personas; en el mismo mes, pero de 2020, el número fue de 78 millones. La diferencia es notoria (61 millones de personas), aunque menor a la de mayo, cuando la diferencia fue de 104 millones (por la afluencia de 140 millones en ese mes de 2019 *vs*. 36 millones en el mismo periodo de 2020).

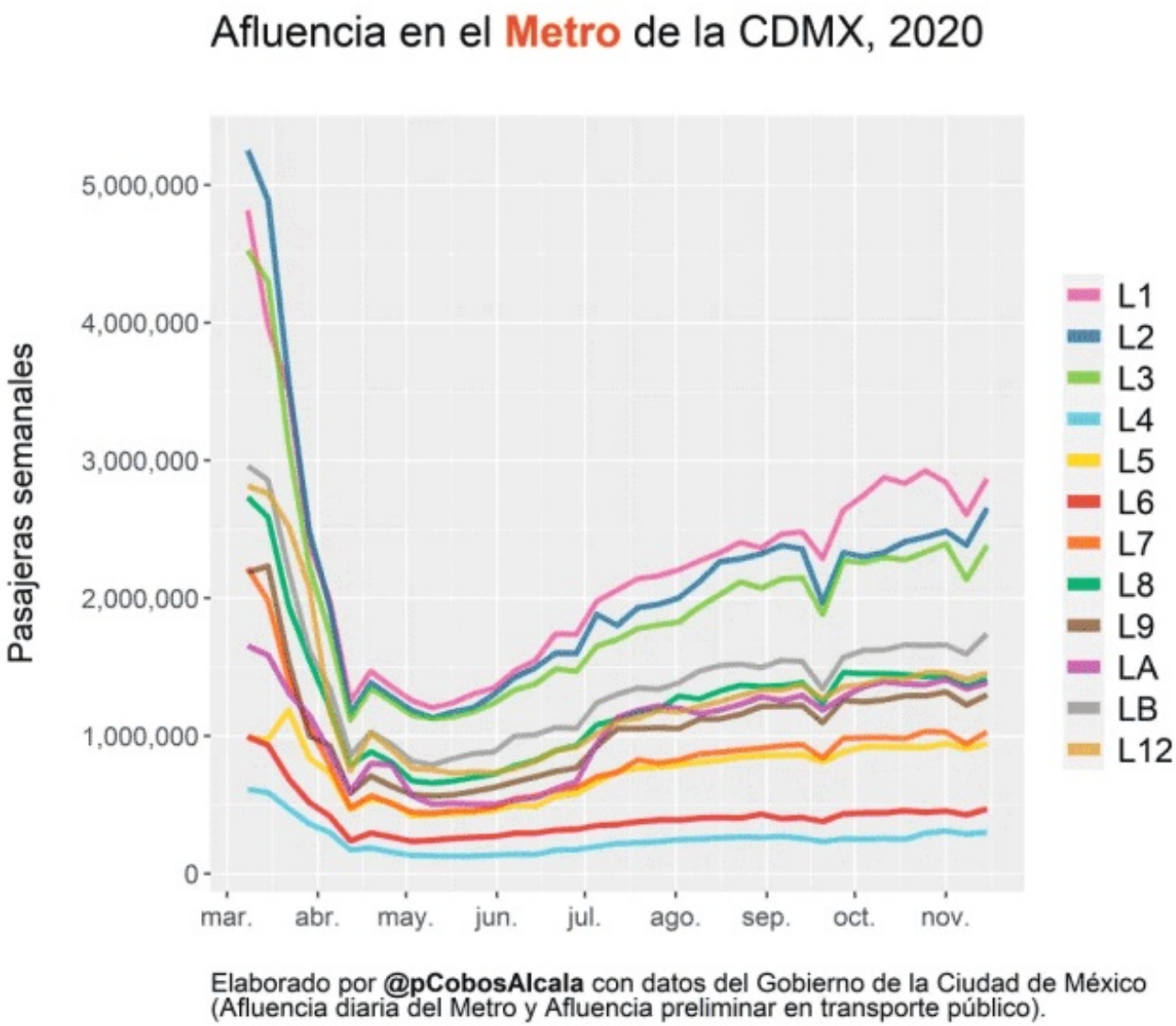
Ahora bien, además de existir una diferencia en el tiempo, hay una diferencia en la movilidad entre líneas y estaciones: en pocas palabras, las divergencias no son homogéneas en la ciudad. Sin embargo, los patrones de movilidad en el transporte público masivo reflejan muchos factores sociales y económicos: una mayor proporción de trabajos que no se pueden realizar de manera remota, menor capacidad de sustituir el viaje en el Metro por algún otro medio o el cierre (temporal o permanente) de algunos centros laborales, educativos y sociales.

El Metro, como prácticamente cualquier otro medio de transporte, presentó una disminución de la movilidad abrupta a mediados de marzo, continuada de niveles mínimos en abril y mayo, seguida de un ascenso constante y gradual a partir de junio, pero que todavía está lejos de las cifras prepandemia. Si bien todas las líneas presentan esta tendencia, no todas lo hacen en la misma medida.

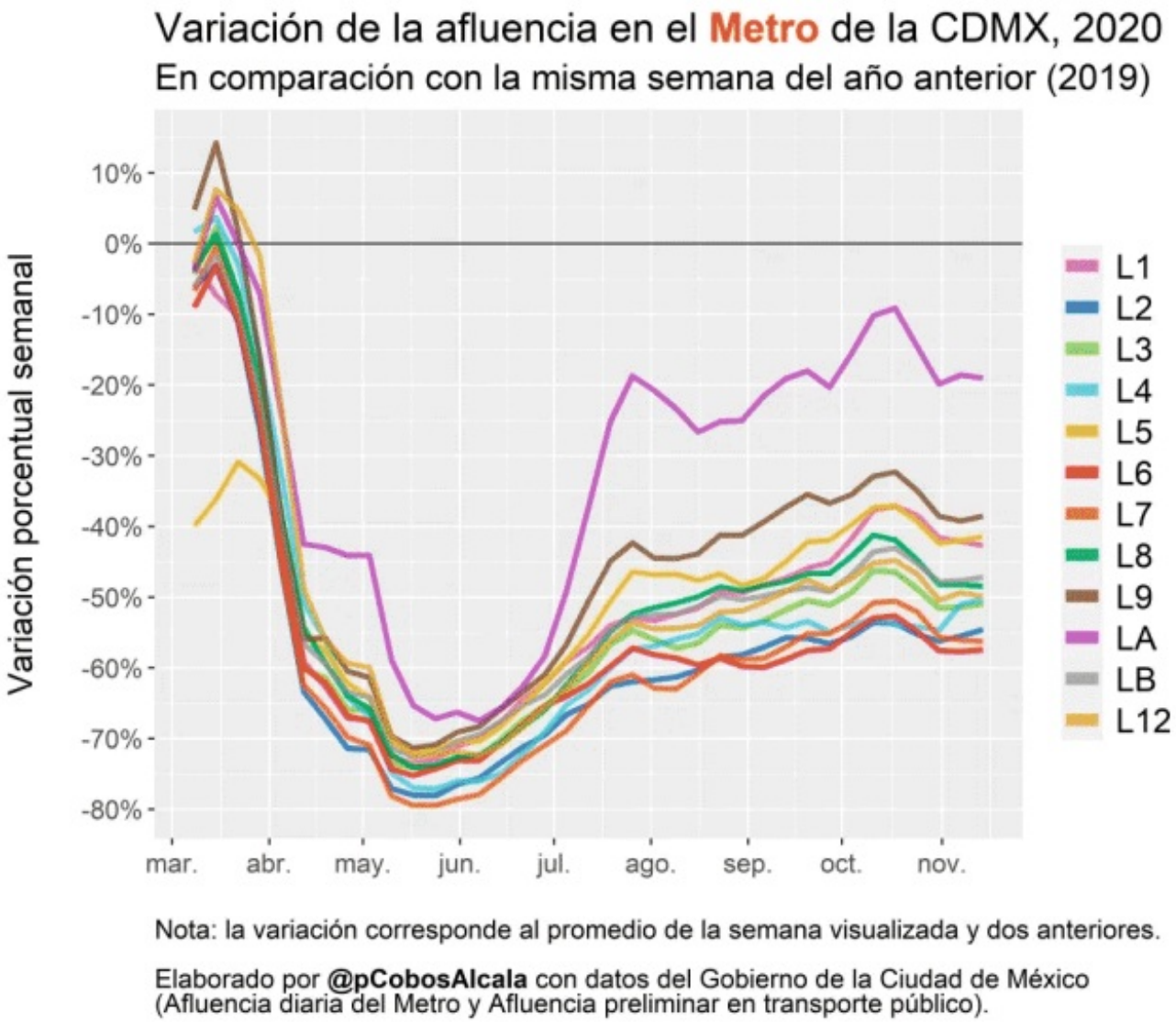
Ilustración: David Peón

Cambios por línea

En general, las líneas que transportaban a muchas personas antes de la pandemia también lo hacen ahora, solo que en menor medida. En marzo, las líneas 1, 2 y 3 movilizaron —cada una— a alrededor de 5 millones de personas a la semana. Estas tres líneas continúan siendo las de mayor uso, aunque ahora con una afluencia de entre 2 y 3 millones de personas semanalmente. Desde mediados de abril, la línea 1 es la que presenta una mayor afluencia en toda la red. Entre las otras, destaca que la línea A ha subido posiciones entre las líneas con mayor afluencia, mientras que la línea 7 las ha bajado.



Para ver el impacto de la pandemia en líneas con diferentes afluencias, es útil también observar la variación porcentual semanal de cada una de ellas con respecto a la misma semana del año. Es decir: si una línea transportó en la primera semana de abril de 2019 a 100 personas, mientras que transportó también a 100 personas en la primera semana de abril de 2020, tendría una variación de 0 % (pues está siendo utilizada por la misma cantidad de personas). Si, por el contrario, la misma línea movilizó en la primera semana de mayo de 2019 a 100 personas, mientras que movilizó a 20 personas en la primera semana de mayo de 2020, habría una variación de -80 % (estaría transportando a 80 % menos personas de lo que hacía el año pasado). Con la variación es más fácil comparar entre líneas: si dos transportan a la mitad de personas de lo que hacían el año pasado, ambas tendrían una variación de -50 %.

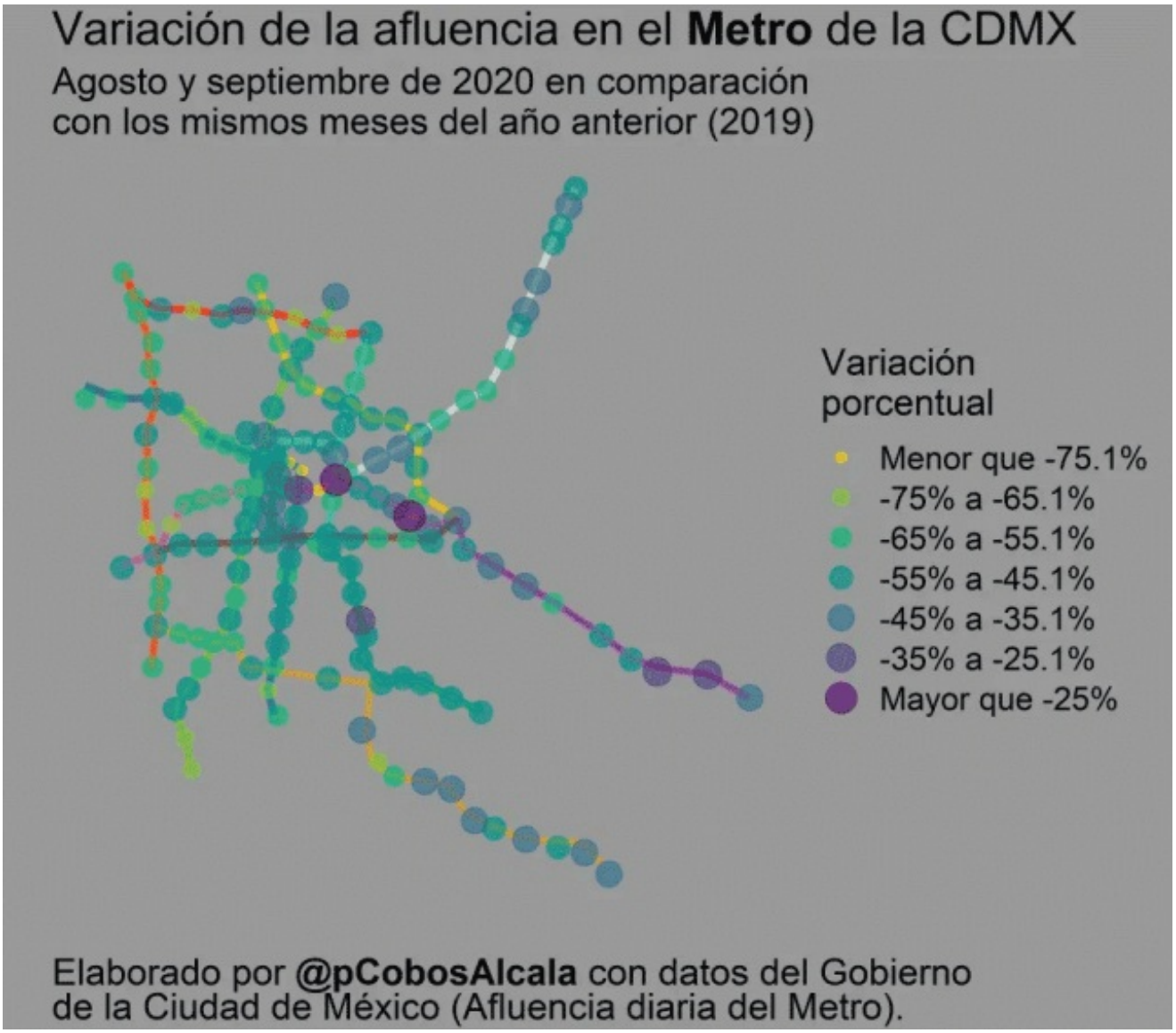


La línea A es la que ha presentado una menor variación a lo largo de la pandemia y, en las primeras semanas de noviembre de este año, transportó entre 15 % y 20 % menos personas en comparación con cifras de 2019. Después, le siguen las líneas 9, 1 y 5. El común denominador de estas primeras 4 líneas es Pantitlán, estación de la que es común encontrar imágenes con alta afluencia de personas usuarias. Finalmente, están las otras 8 líneas, las cuales transportaron en la última semana de octubre de este año entre 45 % y 60 % menos personas de lo que hicieron en 2019. Sin duda, el comportamiento de la línea A es el que difiere del resto al estar más cerca de alcanzar el número de viajes que realizaba en 2019.

Cambios por estación

Tratar a las líneas como un todo igualitario también esconde las diferencias en su interior: las estaciones. La forma de medir la afluencia en una estación es con el número de personas que ingresan con un boleto o tarjeta en ella, por lo que los transbordos y salidas no son contabilizados. El mapa inferior muestra las variaciones porcentuales por estación,

las cuales son una suma de los accesos en todas sus entradas (sin importar si fue para una línea en particular, en las que hay dos o más). En el mapa, los círculos más grandes y oscuros representan una menor variación pues casi transportan el mismo número de personas que hace un año. Por su parte, los círculos más pequeños y claros son de estaciones con una mayor variación, es decir, las que movilizaron proporcionalmente menos personas que hace un año en comparación con el resto.



Notoriamente, la menor variación está en la zona céntrica de la ciudad, así como en tres líneas que van a zonas periféricas en el oriente: líneas A, B y 12. El comportamiento de la línea 12 es bastante interesante. Casi todas las estaciones de Tláhuac a Atlalilco (oriente) están entre las que presentan menor variación, mientras que, por el contrario, de Mexicaltzingo a Mixcoac (poniente) están en categorías de mayor variación. Otras estaciones presentan una variación por dar servicio a zonas con mayor presencia de actividades en específico. Por ejemplo, una mayor variación (transportación de relativamente menos personas) está en algunas estaciones de centros oficinistas (como las cercanas a Insurgentes y Reforma), educativos (como las de la UNAM o el IPN), y sociales

(como Villa-Basílica). En la zona céntrica, las estaciones que presentan niveles cercanos a 2019 son aledañas a estaciones cerradas: Candelaria y Pino Suárez son de las tres estaciones que casi transportan a la misma cantidad de personas que el año pasado pues Allende, Merced y Zócalo (estaciones cercanas) permanecieron cerradas. Otra de las estaciones con mayor variación y que transporta casi al mismo número de personas es Apatlaco, la cual da servicio a la Central de Abastos.

La pandemia ha permitido observar con mayor claridad varias de las desigualdades en la sociedad. En este caso, hay diferencias en la movilidad. Podría ser que los trabajos que pueden hacerse desde el hogar estaban concentrados en ciertas zonas de la ciudad, que la necesidad de mantener un ingreso hace que más personas estén saliendo en lugares en específico o que sea más complicado sustituir el Metro por otro medio de transporte (por la falta de oferta, por viajar mayores distancias o por el costo que ello implicaría). Aunque algunas estaciones tienen un comportamiento relacionado con alguna actividad en específico, también parece haber una más rápida recuperación de la afluencia en estaciones del Metro en la zona oriente en comparación con la zona poniente.

Para profundizar sobre otros medios de transporte, la Semovi tiene un portal en el que es posible consultar visualizaciones sobre ellos

Pablo de los Cobos