

Expertos proponen soluciones para este problema: EL CAOS VIAL nuestro de cada día

Por: Hedilberto Sámano Flores , Reportero

semana del 17 al 23 de diciembre de 2006

17 de diciembre de 2006 | Número Epoca II Año 1 No. 37

Los autos particulares representan el 80 por ciento de la flota vehicular, un poco más de tres millones, pero sólo transportan al 20 por ciento de los viajeros, 1.5 pasajeros por automóvil en promedio

El aumento exponencial no controlado del parque vehicular privado, las deficiencias en el transporte colectivo, la insuficiente infraestructura de la red vial, la falta de una rigurosa aplicación del Reglamento de Tránsito y la carencia de una educación al respecto, son algunos de los problemas que presenta el Sistema de Transporte Urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), y que día con día provocan el dolor de cabeza, la desesperación y el estrés de los viajeros.

En los últimos cinco años, la tasa de crecimiento de vehículos privados ha sido del diez por ciento anual, lo cual se ha convertido en una de las principales causas de saturación de la red vial, pues ésta resulta insuficiente ante tal incremento y no permite el adecuado flujo de tránsito.

Actualmente, estos autos representan el 80 por ciento de la flota vehicular, un poco más de tres millones, pero sólo transportan al 20 por ciento de los viajeros, 1.5 pasajeros por automóvil en promedio; en cambio, el transporte público, cuyo número de unidades está muy por debajo de la particular, traslada al 80 por ciento de los viajeros.

Así, esto conlleva a que los recorridos se vuelvan largos en las llamadas horas pico, lo que se traduce socialmente en gastos mayores de energéticos, dinero y tiempo, así como en problemas de salud y rendimiento laboral. Que alguien se levante a las cuatro y media de la mañana para llegar a su trabajo a las ocho, porque vive en la periferia de la ciudad, ya no es una anécdota aislada.

Ante este panorama, los investigadores especialistas en el Sistema de Transporte Urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México: Miriam Téllez Ballesteros, del Programa de Energía de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM); Balfre Nava Figueroa, de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del Instituto Politécnico Nacional (IPN); y Bernardo Navarro Benítez, del Centro de Estudios sobre Transporte Metropolitano de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM); en entrevistas por separado con QUEHACER POLÍTICO, dan su punto de vista sobre los problemas mencionados.

El investigador de la UAM, Bernardo Navarro, indica que el incremento de unidades privadas fue producto de políticas públicas que se llevaron a cabo en los años 80 y 90, las cuales crearon condiciones favorables para la adquisición de más vehículos, aunado a otras circunstancias como el desmantelamiento de la Ruta-100 y la desaparición de la surtidora de equipos de transporte DINA.

“Las medidas ecológicas de control vehicular, como el Hoy no Circula, provocó que las familias adquieran más de un automóvil; además, el Tratado de Libre Comercio hizo de la industria automotriz uno de los sectores más importantes, lo cual permitió a las propias armadoras dar facilidades financieras para hacer accesible la compra de vehículos, de tal manera que pudieran estar en la competencia; y el resultado ha sido que en los últimos cinco años se han incorporado entre 250 y 300 mil vehículos anualmente”.

Asimismo, Bernardo Navarro comenta que también los vehículos de transporte colectivo de baja capacidad, tales como combis, microbuses y taxis, empezaron a proliferar, cuyo número de unidades, actualmente es de alrededor de 250 mil. “Éstos significaron una alternativa de trabajo y un refugio contra el desempleo para muchas familias de mexicanos que no tuvieron alternativa de colocación. Estas personas lograron instituir un sistema de transporte que tiene muchos defectos, pero que tiene la virtud de trasladar a millones de capitalinos con una relativa eficiencia”.

TRANSPORTE PÚBLICO, LA MEJOR OPCIÓN PARA UNA RED VIAL INSUFICIENTE

El especialista en la materia del IPN, Balfre Nava, apunta que el DF por ser una ciudad de masas, amerita que las autoridades privilegien las políticas que apoyen al transporte público. “Se debería construirse una infraestructura pensada en los medios de transporte masivo, como el sistema de tránsito rápido de autobuses, conocido como Metrobús, aun con todo y lo que se tiene que mejorar, es mucho mejor que cualquier sistema de microbuses. En este momento sería la salvación de que la ciudad no vaya al caos, que sería la inmovilidad de la gente a bordo de los vehículos”.

Balfre Nava señala que ya no hay suelo urbano para construir más vialidad. “El plano regulador de uso de suelo ya está dado desde hace años, tenemos aproximadamente entre el 25 y 30 por ciento ocupado para aspectos de vialidad y, si se quisiera ampliar, entonces se tendría que dejar de construir escuelas, hospitales, oficinas, etcétera”.

A su vez, Bernardo Navarro, especialista de la UAM, explica que la mayor parte de los viajes metropolitanos se hacen en unidades de baja capacidad, por lo que éstas deben ser sustituidas por vehículos que puedan contener mayores volúmenes de pasajeros, como los autobuses de tránsito rápido. “Se tiene que hacer el transporte sobre rieles y en Metrobús; es mucho más fácil, rápido y factible implantar metrobuses que transporte sobre rieles; además de que éste cuando se hace subterráneo, prácticamente se dobla el costo”.

En ese mismo sentido, agrega: “Por fortuna, existen muchos derechos de vía que todavía se pueden utilizar en el estado de México para conectarlos con el Distrito Federal, y no habría por qué hacerse corredores subterráneos, pues resulta muy caro; se pueden realizar de superficie aprovechando los derechos de vía, inclusive los de ferrocarriles que hoy pueden funcionar como suburbanos. También señala que candidatos ideales para incorporar el Metrobús son los ejes viales, pero de manera muy importante en los enlaces que conectan a la ciudad de México con los municipios conurbados”.

Sin embargo, el transporte público sufre de otro inconveniente más, la inseguridad en las calles. Sobre ello, Bernardo Navarro apunta: “Esto es uno de los problemas más graves, por supuesto que no es propio del transporte, sino de un contexto socioeconómico; si este tipo de cuestiones colaterales se pudieran atacar, el transporte público se convertiría en una alternativa; entonces, la gente pararía su coche y usaría el transporte colectivo”.

Por su parte, Miriam Téllez, investigadora de la UACM, expresa que controlar el crecimiento del parque vehicular es otra medida que debe tomarse. “Si bien no se puede prohibir a una persona comprar un automóvil, sí se pueden establecer medidas para regular su adquisición, sobre todo para la gente que los estaciona en la vía pública frente a su puerta. Una propuesta para frenar la compra de tanto auto particular es comprobar que el adquiriente tenga un garage”. No obstante, por razones políticas y por inconveniente de la industria automotriz, no se hará esto factible.

CAOS VIAL, UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

En cuanto a los tiempos muertos que se emplean en los traslados, Miriam Téllez indica que hay personas que viajan más de dos horas a bordo de las unidades de transporte. “Eso genera problemas en los riñones y en la función circulatoria; además, está comprobado que después de recorridos más de 60 minutos, la gente ya no rinde lo mismo en su trabajo, porque llega cansada”.

En ese mismo tenor comenta que las distancias y los tiempos de los recorridos se vuelven interminables y, de algún modo, eso se refleja en la calidad de vida. “Se está volviendo un problema de salud pública, se han incrementado los infartos al volante porque se desgasta la función cardiovascular por causa del estrés, aumenta el número de palpitaciones, inclusive por la adrenalina que generan algunos conductores por miedo de subirse al coche y enfrentarse con el congestionamiento vehicular”.

Otro problema que empeora este problema es la contaminación. Al respecto, el profesor investigador del IPN, Balfre Nava, manifiesta que la construcción del segundo piso del Periférico fue de utilidad por dos motivos, se redujo la emisión de gases contaminantes y se elevó a 30 kilómetros por hora (kph) la velocidad promedio de los vehículos, dado que en horas pico había una baja de hasta 13 kph.

Al respecto, ahonda: “Con algunos estudios iniciados en 1998 sobre emisiones contaminantes, se comprobó que entre más despacio vayan los automóviles hay más emisión de contaminantes y entre más rápido también; pero se considera la velocidad de 60 kph como la menos agresiva en materia de contaminación. Entonces, era necesario darle mayor velocidad a esa vialidad que, de acuerdo con pruebas experimentales era la arteria más contaminada, y efectivamente se logró abatir la polución”.

ESCASA CULTURA VIAL

Un aspecto importante del sistema de transporte es la educación vial, sobre esto, Navarro Benítez, investigador de la UAM, destaca que de la misma manera que se enseña civismo o historia, se debería enseñar cómo conducirse en la vía pública, empezando por la familia y el sistema escolar.

“La educación vial tiene que ser obligatoria para los trabajadores del transporte, no es posible que alguien trabaje ocho horas en un vehículo y no tenga los conocimientos elementales de qué está pasando en el proceso de transporte, qué significa que una unidad de dos toneladas pueda impactar levemente a un vehículo que tiene un tercio de su peso, qué implica un tapón vial por ganarse cuatro pesos más en cualquier esquina cuando hay una cola de 25 vehículos. Son cosas que no se hacen de mala fe, sino con absoluto desconocimiento de lo que está pasando”.

Finalmente, en ese orden de ideas, Miriam Téllez, investigadora de la UACM, apunta que un punto fundamental es la aplicación de la ley. “Si no se sanciona a los usuarios de automóviles privados por no respetar la zona de cruce peatonal, a los mismos peatones por no cruzar en las zonas designadas para ellos, a los pasajeros del transporte público por pintar las unidades, es decir, si no hacemos que la gente respete las prioridades de paso, entonces, ninguna medida va a funcionar eficientemente, cualquiera que se tome, llámese Metrobús o segundos pisos. Se necesita aplicar el Reglamento de Tránsito”.

Nudos viales, puntos conflictivos de movilidad vehicular

De acuerdo con la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSP-DF), existen 380 cruceros viales que presentan serios problemas de saturación vehicular y movilidad; de éstos, 33 están considerados como graves, de los cuales 11 se localizan en vialidades primarias como Anillo Periférico y Circuito Interior.

Estos nudos viales se convierten en obstáculos para el flujo de tránsito continuo, sobre todo en tiempos de máxima demanda, que por la mañana son de las 7:30 a las 9:00 horas; por la tarde de las 14:30 a las 16:00 horas; y en las noches entre las 19:00 y las 21:00 horas.

La mayoría de estas intersecciones caóticas se concentran en siete delegaciones, según la SSP-DF, las cuales quedan distribuidas de la siguiente manera: En Cuauhtémoc se ubican 84; en Iztapalapa existen 38; en Miguel Hidalgo están localizados 33; en Venustiano Carranza hay 26; en Gustavo A. Madero se hallan 23; y en Benito Juárez y Coyoacán se tienen detectados 22 puntos en cada una.

Asimismo, las cinco vialidades primarias que conectan al Distrito Federal con otros estados, que son las autopistas México-Querétaro, en Periférico Norte; México-Pachuca, en Insurgentes Norte; México-Puebla, en calzada Ignacio Zaragoza; México-Cuernavaca, en Viaducto Tlalpan; y México-Toluca, en avenida Constituyentes; también están considerados como puntos de conflicto vial.

En este tenor, Balfre Nava Figueroa, profesor investigador de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del IPN, señala que de estos cruceros se están derivando los principales problemas de congestión vial y con ello el derroche de energéticos, la emisión de contaminantes y la pérdida de horas a bordo en los vehículos.

“Los nudos viales son causantes de congestión porque no tienen la capacidad para absorber los volúmenes de automóviles que normalmente vienen en las arterias primarias. Hay intersecciones que tienen hasta 25 mil vehículos por hora en tiempos de máxima demanda. Esto, aunado a otros factores, nos lleva a tener tiempos de rojo en los semáforos, cada vez más largos”.

Por ello, el investigador advierte se requieren medidas de urgencia para solucionar el problema, que se origina por el incremento de vehículos particulares. “Si hay dinero se puede construir una intersección a desnivel, como puede ser un distribuidor vial, un simple puente vehicular o un deprimido (puente subterráneo)”; sin embargo, serían arreglos de forma, no de fondo, que sólo se centrarían en infraestructura, con lo cual se seguiría privilegiando al transporte privado.

(Hedilberto Sámano)

Los autos particulares representan el 80 por ciento de la flota vehicular, un poco más de tres millones, pero sólo transportan al 20 por ciento de los viajeros, 1.5 pasajeros por automóvil en promedio

El aumento exponencial no controlado del parque vehicular privado, las deficiencias en el transporte colectivo, la insuficiente infraestructura de la red vial, la falta de una rigurosa aplicación del Reglamento de Tránsito y la carencia de una educación al respecto, son algunos de los problemas que presenta el Sistema de Transporte Urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), y que día con día provocan el dolor de cabeza, la desesperación y el estrés de los viajeros.

En los últimos cinco años, la tasa de crecimiento de vehículos privados ha sido del diez por ciento anual, lo cual se ha convertido en una de las principales causas de saturación

de la red vial, pues ésta resulta insuficiente ante tal incremento y no permite el adecuado flujo de tránsito.

Actualmente, estos autos representan el 80 por ciento de la flota vehicular, un poco más de tres millones, pero sólo transportan al 20 por ciento de los viajeros, 1.5 pasajeros por automóvil en promedio; en cambio, el transporte público, cuyo número de unidades está muy por debajo de la particular, traslada al 80 por ciento de los viajeros.

Así, esto conlleva a que los recorridos se vuelvan largos en las llamadas horas pico, lo que se traduce socialmente en gastos mayores de energéticos, dinero y tiempo, así como en problemas de salud y rendimiento laboral. Que alguien se levante a las cuatro y media de la mañana para llegar a su trabajo a las ocho, porque vive en la periferia de la ciudad, ya no es una anécdota aislada.

Ante este panorama, los investigadores especialistas en el Sistema de Transporte Urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México: Miriam Téllez Ballesteros, del Programa de Energía de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM); Balfre Nava Figueroa, de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del Instituto Politécnico Nacional (IPN); y Bernardo Navarro Benítez, del Centro de Estudios sobre Transporte Metropolitano de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM); en entrevistas por separado con QUEHACER POLÍTICO, dan su punto de vista sobre los problemas mencionados.

El investigador de la UAM, Bernardo Navarro, indica que el incremento de unidades privadas fue producto de políticas públicas que se llevaron a cabo en los años 80 y 90, las cuales crearon condiciones favorables para la adquisición de más vehículos, aunado a otras circunstancias como el desmantelamiento de la Ruta-100 y la desaparición de la surtidora de equipos de transporte DINA.

“Las medidas ecológicas de control vehicular, como el Hoy no Circula, provocó que las familias adquieran más de un automóvil; además, el Tratado de Libre Comercio hizo de la industria automotriz uno de los sectores más importantes, lo cual permitió a las propias armadoras dar facilidades financieras para hacer accesible la compra de vehículos, de tal manera que pudieran estar en la competencia; y el resultado ha sido que en los últimos cinco años se han incorporado entre 250 y 300 mil vehículos anualmente”.

Asimismo, Bernardo Navarro comenta que también los vehículos de transporte colectivo de baja capacidad, tales como combis, microbuses y taxis, empezaron a proliferar, cuyo número de unidades, actualmente es de alrededor de 250 mil. “Éstos significaron una alternativa de trabajo y un refugio contra el desempleo para muchas familias de mexicanos que no tuvieron alternativa de colocación. Estas personas lograron instituir un sistema de transporte que tiene muchos defectos, pero que tiene la virtud de trasladar a millones de capitalinos con una relativa eficiencia”.

TRANSPORTE PÚBLICO, LA MEJOR OPCIÓN PARA UNA RED VIAL INSUFICIENTE

El especialista en la materia del IPN, Balfre Nava, apunta que el DF por ser una ciudad de masas, amerita que las autoridades privilegien las políticas que apoyen al transporte público. “Se debería construirse una infraestructura pensada en los medios de transporte masivo, como el sistema de tránsito rápido de autobuses, conocido como Metrobús, aun con todo y lo que se tiene que mejorar, es mucho mejor que cualquier sistema de microbuses. En este momento sería la salvación de que la ciudad no vaya al caos, que sería la inmovilidad de la gente a bordo de los vehículos”.

Balfre Nava señala que ya no hay suelo urbano para construir más vialidad. “El plano regulador de uso de suelo ya está dado desde hace años, tenemos aproximadamente entre el 25 y 30 por ciento ocupado para aspectos de vialidad y, si se quisiera ampliar, entonces se tendría que dejar de construir escuelas, hospitales, oficinas, etcétera”.

A su vez, Bernardo Navarro, especialista de la UAM, explica que la mayor parte de los viajes metropolitanos se hacen en unidades de baja capacidad, por lo que éstas deben ser sustituidas por vehículos que puedan contener mayores volúmenes de pasajeros, como los autobuses de tránsito rápido. “Se tiene que hacer el transporte sobre rieles y en Metrobús; es mucho más fácil, rápido y factible implantar metrobuses que transporte sobre rieles; además de que éste cuando se hace subterráneo, prácticamente se dobla el costo”.

En ese mismo sentido, agrega: “Por fortuna, existen muchos derechos de vía que todavía se pueden utilizar en el estado de México para conectarlos con el Distrito Federal, y no habría por qué hacerse corredores subterráneos, pues resulta muy caro; se pueden realizar de superficie aprovechando los derechos de vía, inclusive los de ferrocarriles que hoy pueden funcionar como suburbanos. También señala que candidatos ideales para incorporar el Metrobús son los ejes viales, pero de manera muy importante en los enlaces que conectan a la ciudad de México con los municipios conurbados”.

Sin embargo, el transporte público sufre de otro inconveniente más, la inseguridad en las calles. Sobre ello, Bernardo Navarro apunta: “Esto es uno de los problemas más graves, por supuesto que no es propio del transporte, sino de un contexto socioeconómico; si este tipo de cuestiones colaterales se pudieran atacar, el transporte público se convertiría en una alternativa; entonces, la gente pararía su coche y usaría el transporte colectivo”.

Por su parte, Miriam Téllez, investigadora de la UACM, expresa que controlar el crecimiento del parque vehicular es otra medida que debe tomarse. “Si bien no se puede prohibir a una persona comprar un automóvil, sí se pueden establecer medidas para regular su adquisición, sobre todo para la gente que los estaciona en la vía pública frente a su puerta. Una propuesta para frenar la compra de tanto auto particular es comprobar que el adquiriente tenga un garage”. No obstante, por razones políticas y por inconveniente de la industria automotriz, no se hará esto factible.

CAOS VIAL, UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

En cuanto a los tiempos muertos que se emplean en los traslados, Miriam Téllez indica que hay personas que viajan más de dos horas a bordo de las unidades de transporte. “Eso genera problemas en los riñones y en la función circulatoria; además, está comprobado que después de recorridos más de 60 minutos, la gente ya no rinde lo mismo en su trabajo, porque llega cansada”.

En ese mismo tenor comenta que las distancias y los tiempos de los recorridos se vuelven interminables y, de algún modo, eso se refleja en la calidad de vida. “Se está volviendo un problema de salud pública, se han incrementado los infartos al volante porque se desgasta la función cardiovascular por causa del estrés, aumenta el número de palpitaciones, inclusive por la adrenalina que generan algunos conductores por miedo de subirse al coche y enfrentarse con el congestionamiento vehicular”.

Otro problema que empeora este problema es la contaminación. Al respecto, el profesor investigador del IPN, Balfre Nava, manifiesta que la construcción del segundo piso del Periférico fue de utilidad por dos motivos, se redujo la emisión de gases contaminantes

y se elevó a 30 kilómetros por hora (kph) la velocidad promedio de los vehículos, dado que en horas pico había una baja de hasta 13 kph.

Al respecto, ahonda: “Con algunos estudios iniciados en 1998 sobre emisiones contaminantes, se comprobó que entre más despacio vayan los automóviles hay más emisión de contaminantes y entre más rápido también; pero se considera la velocidad de 60 kph como la menos agresiva en materia de contaminación. Entonces, era necesario darle mayor velocidad a esa vialidad que, de acuerdo con pruebas experimentales era la arteria más contaminada, y efectivamente se logró abatir la polución”.

ESCASA CULTURA VIAL

Un aspecto importante del sistema de transporte es la educación vial, sobre esto, Navarro Benítez, investigador de la UAM, destaca que de la misma manera que se enseña civismo o historia, se debería enseñar cómo conducirse en la vía pública, empezando por la familia y el sistema escolar.

“La educación vial tiene que ser obligatoria para los trabajadores del transporte, no es posible que alguien trabaje ocho horas en un vehículo y no tenga los conocimientos elementales de qué está pasando en el proceso de transporte, qué significa que una unidad de dos toneladas pueda impactar levemente a un vehículo que tiene un tercio de su peso, qué implica un tapón vial por ganarse cuatro pesos más en cualquier esquina cuando hay una cola de 25 vehículos. Son cosas que no se hacen de mala fe, sino con absoluto desconocimiento de lo que está pasando”.

Finalmente, en ese orden de ideas, Miriam Téllez, investigadora de la UACM, apunta que un punto fundamental es la aplicación de la ley. “Si no se sanciona a los usuarios de automóviles privados por no respetar la zona de cruce peatonal, a los mismos peatones por no cruzar en las zonas designadas para ellos, a los pasajeros del transporte público por pintar las unidades, es decir, si no hacemos que la gente respete las prioridades de paso, entonces, ninguna medida va a funcionar eficientemente, cualquiera que se tome, llámese Metrobús o segundos pisos. Se necesita aplicar el Reglamento de Tránsito”.

Nudos viales, puntos conflictivos de movilidad vehicular

De acuerdo con la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSP-DF), existen 380 cruces viales que presentan serios problemas de saturación vehicular y movilidad; de éstos, 33 están considerados como graves, de los cuales 11 se localizan en vialidades primarias como Anillo Periférico y Circuito Interior.

Estos nudos viales se convierten en obstáculos para el flujo de tránsito continuo, sobre todo en tiempos de máxima demanda, que por la mañana son de las 7:30 a las 9:00 horas; por la tarde de las 14:30 a las 16:00 horas; y en las noches entre las 19:00 y las 21:00 horas.

La mayoría de estas intersecciones caóticas se concentran en siete delegaciones, según la SSP-DF, las cuales quedan distribuidas de la siguiente manera: En Cuauhtémoc se ubican 84; en Iztapalapa existen 38; en Miguel Hidalgo están localizados 33; en Venustiano Carranza hay 26; en Gustavo A. Madero se hallan 23; y en Benito Juárez y Coyoacán se tienen detectados 22 puntos en cada una.

Asimismo, las cinco vialidades primarias que conectan al Distrito Federal con otros estados, que son las autopistas México-Querétaro, en Periférico Norte; México-Pachuca,

en Insurgentes Norte; México-Puebla, en calzada Ignacio Zaragoza; México-Cuernavaca, en Viaducto Tlalpan; y México-Toluca, en avenida Constituyentes; también están considerados como puntos de conflicto vial.

En este tenor, Balfre Nava Figueroa, profesor investigador de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del IPN, señala que de estos cruces se están derivando los principales problemas de congestión vial y con ello el derroche de energéticos, la emisión de contaminantes y la pérdida de horas a bordo en los vehículos.

“Los nudos viales son causantes de congestión porque no tienen la capacidad para absorber los volúmenes de automóviles que normalmente vienen en las arterias primarias. Hay intersecciones que tienen hasta 25 mil vehículos por hora en tiempos de máxima demanda. Esto, aunado a otros factores, nos lleva a tener tiempos de rojo en los semáforos, cada vez más largos”.

Por ello, el investigador advierte se requieren medidas de urgencia para solucionar el problema, que se origina por el incremento de vehículos particulares. “Si hay dinero se puede construir una intersección a desnivel, como puede ser un distribuidor vial, un simple puente vehicular o un deprimido (puente subterráneo)”; sin embargo, serían arreglos de forma, no de fondo, que sólo se centrarían en infraestructura, con lo cual se seguiría privilegiando al transporte privado.

(Hedilberto Sámano)

Los autos particulares representan el 80 por ciento de la flota vehicular, un poco más de tres millones, pero sólo transportan al 20 por ciento de los viajeros, 1.5 pasajeros por automóvil en promedio

El aumento exponencial no controlado del parque vehicular privado, las deficiencias en el transporte colectivo, la insuficiente infraestructura de la red vial, la falta de una rigurosa aplicación del Reglamento de Tránsito y la carencia de una educación al respecto, son algunos de los problemas que presenta el Sistema de Transporte Urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), y que día con día provocan el dolor de cabeza, la desesperación y el estrés de los viajeros.

En los últimos cinco años, la tasa de crecimiento de vehículos privados ha sido del diez por ciento anual, lo cual se ha convertido en una de las principales causas de saturación de la red vial, pues ésta resulta insuficiente ante tal incremento y no permite el adecuado flujo de tránsito.

Actualmente, estos autos representan el 80 por ciento de la flota vehicular, un poco más de tres millones, pero sólo transportan al 20 por ciento de los viajeros, 1.5 pasajeros por automóvil en promedio; en cambio, el transporte público, cuyo número de unidades está muy por debajo de la particular, traslada al 80 por ciento de los viajeros.

Así, esto conlleva a que los recorridos se vuelvan largos en las llamadas horas pico, lo que se traduce socialmente en gastos mayores de energéticos, dinero y tiempo, así como en problemas de salud y rendimiento laboral. Que alguien se levante a las cuatro y media de la mañana para llegar a su trabajo a las ocho, porque vive en la periferia de la ciudad, ya no es una anécdota aislada.

Ante este panorama, los investigadores especialistas en el Sistema de Transporte Urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México: Miriam Téllez Ballesteros, del Programa de Energía de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM); Balfre Nava Figueroa, de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del Instituto Politécnico Nacional (IPN); y Bernardo Navarro Benítez, del Centro de Estudios sobre Transporte Metropolitano de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM); en entrevistas por separado con QUEHACER POLÍTICO, dan su punto de vista sobre los problemas mencionados.

El investigador de la UAM, Bernardo Navarro, indica que el incremento de unidades privadas fue producto de políticas públicas que se llevaron a cabo en los años 80 y 90, las cuales crearon condiciones favorables para la adquisición de más vehículos, aunado a otras circunstancias como el desmantelamiento de la Ruta-100 y la desaparición de la surtidora de equipos de transporte DINA.

“Las medidas ecológicas de control vehicular, como el Hoy no Circula, provocó que las familias adquieran más de un automóvil; además, el Tratado de Libre Comercio hizo de la industria automotriz uno de los sectores más importantes, lo cual permitió a las propias armadoras dar facilidades financieras para hacer accesible la compra de vehículos, de tal manera que pudieran estar en la competencia; y el resultado ha sido que en los últimos cinco años se han incorporado entre 250 y 300 mil vehículos anualmente”.

Asimismo, Bernardo Navarro comenta que también los vehículos de transporte colectivo de baja capacidad, tales como combis, microbuses y taxis, empezaron a proliferar, cuyo número de unidades, actualmente es de alrededor de 250 mil. “Éstos significaron una alternativa de trabajo y un refugio contra el desempleo para muchas familias de mexicanos que no tuvieron alternativa de colocación. Estas personas lograron instituir un sistema de transporte que tiene muchos defectos, pero que tiene la virtud de trasladar a millones de capitalinos con una relativa eficiencia”.

TRANSPORTE PÚBLICO, LA MEJOR OPCIÓN PARA UNA RED VIAL INSUFICIENTE

El especialista en la materia del IPN, Balfre Nava, apunta que el DF por ser una ciudad de masas, amerita que las autoridades privilegien las políticas que apoyen al transporte público. “Se debería construirse una infraestructura pensada en los medios de transporte masivo, como el sistema de tránsito rápido de autobuses, conocido como Metrobús, aun con todo y lo que se tiene que mejorar, es mucho mejor que cualquier sistema de microbuses. En este momento sería la salvación de que la ciudad no vaya al caos, que sería la inmovilidad de la gente a bordo de los vehículos”.

Balfre Nava señala que ya no hay suelo urbano para construir más vialidad. “El plano regulador de uso de suelo ya está dado desde hace años, tenemos aproximadamente entre el 25 y 30 por ciento ocupado para aspectos de vialidad y, si se quisiera ampliar, entonces se tendría que dejar de construir escuelas, hospitales, oficinas, etcétera”.

A su vez, Bernardo Navarro, especialista de la UAM, explica que la mayor parte de los viajes metropolitanos se hacen en unidades de baja capacidad, por lo que éstas deben ser sustituidas por vehículos que puedan contener mayores volúmenes de pasajeros, como los autobuses de tránsito rápido. “Se tiene que hacer el transporte sobre rieles y en Metrobús; es mucho más fácil, rápido y factible implantar metrobuses que transporte sobre rieles; además de que éste cuando se hace subterráneo, prácticamente se dobla el costo”.

En ese mismo sentido, agrega: “Por fortuna, existen muchos derechos de vía que todavía se pueden utilizar en el estado de México para conectarlos con el Distrito Federal, y no habría por qué hacerse corredores subterráneos, pues resulta muy caro; se pueden realizar de superficie aprovechando los derechos de vía, inclusive los de ferrocarriles que hoy pueden funcionar como suburbanos. También señala que candidatos ideales para incorporar el Metrobús son los ejes viales, pero de manera muy importante en los enlaces que conectan a la ciudad de México con los municipios conurbados”.

Sin embargo, el transporte público sufre de otro inconveniente más, la inseguridad en las calles. Sobre ello, Bernardo Navarro apunta: “Esto es uno de los problemas más graves, por supuesto que no es propio del transporte, sino de un contexto socioeconómico; si este tipo de cuestiones colaterales se pudieran atacar, el transporte público se convertiría en una alternativa; entonces, la gente pararía su coche y usaría el transporte colectivo”.

Por su parte, Miriam Téllez, investigadora de la UACM, expresa que controlar el crecimiento del parque vehicular es otra medida que debe tomarse. “Si bien no se puede prohibir a una persona comprar un automóvil, sí se pueden establecer medidas para regular su adquisición, sobre todo para la gente que los estaciona en la vía pública frente a su puerta. Una propuesta para frenar la compra de tanto auto particular es comprobar que el adquiriente tenga un garage”. No obstante, por razones políticas y por inconveniente de la industria automotriz, no se hará esto factible.

CAOS VIAL, UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

En cuanto a los tiempos muertos que se emplean en los traslados, Miriam Téllez indica que hay personas que viajan más de dos horas a bordo de las unidades de transporte. “Eso genera problemas en los riñones y en la función circulatoria; además, está comprobado que después de recorridos más de 60 minutos, la gente ya no rinde lo mismo en su trabajo, porque llega cansada”.

En ese mismo tenor comenta que las distancias y los tiempos de los recorridos se vuelven interminables y, de algún modo, eso se refleja en la calidad de vida. “Se está volviendo un problema de salud pública, se han incrementado los infartos al volante porque se desgasta la función cardiovascular por causa del estrés, aumenta el número de palpitations, inclusive por la adrenalina que generan algunos conductores por miedo de subirse al coche y enfrentarse con el congestionamiento vehicular”.

Otro problema que empeora este problema es la contaminación. Al respecto, el profesor investigador del IPN, Balfre Nava, manifiesta que la construcción del segundo piso del Periférico fue de utilidad por dos motivos, se redujo la emisión de gases contaminantes y se elevó a 30 kilómetros por hora (kph) la velocidad promedio de los vehículos, dado que en horas pico había una baja de hasta 13 kph.

Al respecto, ahonda: “Con algunos estudios iniciados en 1998 sobre emisiones contaminantes, se comprobó que entre más despacio vayan los automóviles hay más emisión de contaminantes y entre más rápido también; pero se considera la velocidad de 60 kph como la menos agresiva en materia de contaminación. Entonces, era necesario darle mayor velocidad a esa vialidad que, de acuerdo con pruebas experimentales era la arteria más contaminada, y efectivamente se logró abatir la polución”.

ESCASA CULTURA VIAL

Un aspecto importante del sistema de transporte es la educación vial, sobre esto, Navarro Benítez, investigador de la UAM, destaca que de la misma manera que se enseña civismo o historia, se debería enseñar cómo conducirse en la vía pública, empezando por la familia y el sistema escolar.

“La educación vial tiene que ser obligatoria para los trabajadores del transporte, no es posible que alguien trabaje ocho horas en un vehículo y no tenga los conocimientos elementales de qué está pasando en el proceso de transporte, qué significa que una

unidad de dos toneladas pueda impactar levemente a un vehículo que tiene un tercio de su peso, qué implica un tapón vial por ganarse cuatro pesos más en cualquier esquina cuando hay una cola de 25 vehículos. Son cosas que no se hacen de mala fe, sino con absoluto desconocimiento de lo que está pasando”.

Finalmente, en ese orden de idas, Miriam Téllez, investigadora de la UACM, apunta que un punto fundamental es la aplicación de la ley. “Si no se sanciona a los usuarios de automóviles privados por no respetar la zona de cruce peatonal, a los mismos peatones por no cruzar en las zonas designadas para ellos, a los pasajeros del transporte público por pintar las unidades, es decir, si no hacemos que la gente respete las prioridades de paso, entonces, ninguna medida va a funcionar eficientemente, cualquiera que se tome, llámese Metrobús o segundos pisos. Se necesita aplicar el Reglamento de Tránsito”.

Nudos viales, puntos conflictivos de movilidad vehicular

De acuerdo con la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSP-DF), existen 380 cruceros viales que presentan serios problemas de saturación vehicular y movilidad; de éstos, 33 están considerados como graves, de los cuales 11 se localizan en vialidades primarias como Anillo Periférico y Circuito Interior.

Estos nudos viales se convierten en obstáculos para el flujo de tránsito continuo, sobre todo en tiempos de máxima demanda, que por la mañana son de las 7:30 a las 9:00 horas; por la tarde de las 14:30 a las 16:00 horas; y en las noches entre las 19:00 y las 21:00 horas.

La mayoría de estas intersecciones caóticas se concentran en siete delegaciones, según la SSP-DF, las cuales quedan distribuidas de la siguiente manera: En Cuauhtémoc se ubican 84; en Iztapalapa existen 38; en Miguel Hidalgo están localizados 33; en Venustiano Carranza hay 26; en Gustavo A. Madero se hallan 23; y en Benito Juárez y Coyoacán se tienen detectados 22 puntos en cada una.

Asimismo, las cinco vialidades primarias que conectan al Distrito Federal con otros estados, que son las autopistas México-Querétaro, en Periférico Norte; México-Pachuca, en Insurgentes Norte; México-Puebla, en calzada Ignacio Zaragoza; México-Cuernavaca, en Viaducto Tlalpan; y México-Toluca, en avenida Constituyentes; también están considerados como puntos de conflicto vial.

En este tenor, Balfre Nava Figueroa, profesor investigador de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del IPN, señala que de estos cruceros se están derivando los principales problemas de congestión vial y con ello el derroche de energéticos, la emisión de contaminantes y la pérdida de horas a bordo en los vehículos.

“Los nudos viales son causantes de congestión porque no tienen la capacidad para absorber los volúmenes de automóviles que normalmente vienen en las arterias primarias. Hay intersecciones que tienen hasta 25 mil vehículos por hora en tiempos de máxima demanda. Esto, aunado a otros factores, nos lleva a tener tiempos de rojo en los semáforos, cada vez más largos”.

Por ello, el investigador advierte se requieren medidas de urgencia para solucionar el problema, que se origina por el incremento de vehículos particulares. “Si hay dinero se puede construir una intersección a desnivel, como puede ser un distribuidor vial, un simple puente vehicular o un deprimido (puente subterráneo)”; sin embargo, serían arreglos de forma, no de fondo, que sólo se centrarían en infraestructura, con lo cual se seguiría privilegiando al transporte privado.

(Hedilberto Sámano)