

Caos en el transporte y la vialidad en la ciudad

GREENPEACE MÉXICO

La ciudad de México, considerada una de las urbes más grandes y contaminadas del planeta (OMS y PNUMA, 1992), vive el drama de carecer, por decenios, de un plan global de transporte. Dividida políticamente entre el Distrito Federal y el Estado de México, el transporte público de superficie de esta ciudad se encuentra en manos de grupos de poder que se han alternado, desde el "pulpo camionero" hasta "el pulpo pesero", en ausencia de una autoridad real que planifique y regule este servicio público, como lo establece la Constitución.

En 1990, la Coordinación General de Transporte (CGT) presentó el Programa Integral de Transporte (PIT). En este programa se proponía que los colectivos -microbuses y combis- sirvieran únicamente como abastecedores del Metro, Ruta 100, trolebuses y tren ligero. También se recomendaba desarrollar políticas para disminuir la presencia de automóviles en el área central de la ciudad y estudiar la introducción de carriles exclusivos para transporte público. Más que seguir las recomendaciones básicas de este programa, la evolución del transporte en la ciudad de México parece haberse dirigido en dirección contraria. Las unidades de baja capacidad —microbuses— se multiplicaron sin control hasta dominarla. El desarrollo del pulpo pesero fue posible gracias a la promoción y protección que le brindó la trinidad formada por Nacional Financiera, Grupo Havre y el Departamento del Distrito Federal.

Las cifras hablan por sí mismas. A partir de mediados de los ochenta se registró un abandono total del transporte público en la ciudad de México. En 1983 más del 50% de los viajes eran cubiertos por el Metro y Ruta 100; en 1992, sólo cubrieron el 17% (el Metro el 10% y Ruta 100 el 7%). En tanto, las combis y microbuses se apropiaron de calles y avenidas. Mientras en 1983 cubrieron menos del 7%, para 1992 ya controlaban más del 50% de los viajes (Anuarios de Vialidad y Transporte, CGT). Las condiciones irregulares del "pulpo camionero" de los años 70, renacieron con el "pulpo pesero" durante la segunda mitad de los 80 para imponerse en los 90 en toda la ciudad.

Durante su campaña a la presidencia de la República, el doctor Ernesto Zedillo identificó al transporte y la planificación vial como uno de los problemas más serios de la ciudad, y retomó, como parte de sus propuestas, varios de los principios del PIT de 1990 y de las alternativas propuestas por organizaciones no gubernamentales. Entre ellas destacan el desarrollo de un transporte público de gran capacidad, darle preferencia vial sobre el privado (carriles exclusivos) e implementar áreas con restricción a la entrada de automóviles particulares.

Los tentáculos salen del DDF

No obstante la ausencia de una política clara de transporte para la capital del país, las decisiones que las autoridades capitalinas están tomando muestran tendencias preocupantes. Con las medidas realizadas recientemente, el DDF está, por la vía de los hechos, entregando el transporte público de superficie a un nuevo pulpo camionero, que lo llevará al caos y, por lo tanto, agudizará los problemas de tráfico y contaminación.

Estas medidas se han tomado sin consultar a los cuerpos legislativos, ni convocar públicamente a la presentación de propuestas alternativas para el transporte en la ciudad de México, desoyendo las que han sido presentadas por especialistas y organizaciones e, incluso, sin presentar públicamente el programa en que se enmarcan estos cambios. Como ha sucedido anteriormente, todo deja ver que las medidas tomadas carecen de análisis técnicos profundos y de la evaluación de alternativas.

Cuando se estableció de manera permanente el programa "Hoy No Circula" se hizo contra la opinión de los expertos que sabían que esta medida sólo incrementaría la venta de vehículos. Posiblemente, algún día conoceremos que el programa se implementó de acuerdo y en beneficio de la industria automotriz y, tal vez, en especial, de la Volkswagen. Nunca antes esta empresa había aumentado porcentualmente sus ventas como lo hizo al entrar el "Hoy No Circula". De cualquier manera, aún continuamos arrastrando este programa que no puede cancelarse ya que implicaría la entrada en circulación de cientos de miles de vehículos más. De nueva cuenta, el DDF nos lanza a otro problema con consecuencias graves. Al entregar el transporte público de superficie a un nuevo pulpo camionero, nos está enfrentando con *hechos consumados*, con decisiones que van en contra de las recomendaciones técnicas y la opinión de los expertos.

El eterno retorno

Con estas iniciativas se agudizarán los problemas que han minado la posibilidad de un transporte público concesionado eficiente llevando al caos a la ciudad:

1. Desde 1983 se cuenta con datos de la demanda de pasajeros en ciertas vialidades de la ciudad que sólo puede ser cubierta con unidades de gran capacidad. Las unidades de mediana capacidad (70 pasajeros) con las cuales se están sustituyendo los microbuses (30 pasajeros) son insuficientes para cubrir la demanda de pasajeros/hora/ sentido que se presenta en las principales vialidades de la ciudad. En estas vialidades se requiere la introducción de autobuses biarticulados (270 pasajeros por unidad).

Al contarse con unidades de menor capacidad el servicio se vuelve deficiente y los vehículos ocupan hasta dos carriles, ocasionando mayores embotellamientos, como puede observarse en cualquier avenida con gran demanda. Por ello, es posible afirmar que en las medidas implementadas por el DDF no existe una evaluación técnica que lleve a un uso más eficiente del espacio vial.

Desde los años 80, en vialidades de varias ciudades del mundo, con menor demanda de pasajeros, se han introducido autobuses articulados, otorgándoles carriles exclusivos. En cambio, el gobierno de la ciudad nos amenaza con continuar con autobuses de aquí al 2005, ya que hasta entonces terminará el programa de conversión de microbuses a autobuses.

2. Se continúa sin atender las recomendaciones del Programa Integral de Transporte de 1990 y los compromisos de campaña del doctor Zedillo en el sentido de dar preferencia vial al transporte público sobre el privado -carriles exclusivos- y crear áreas con control a la circulación de automóviles particulares. No existe, por lo tanto, ninguna política para dar preferencia vial al transporte público sobre el privado.

Sólo con vialidad exclusiva se puede ofrecer una reducción de tiempos de traslado para los usuarios del transporte público, única posibilidad para atraer a los usuarios del automóvil particular y reducir el consumo de combustibles en la ciudad de México. De igual manera, la separación del transporte público de los automóviles particulares permite una mayor fluidez del tránsito, a diferencia de lo que sucede actualmente, ya que el transporte público de baja y mediana capacidad en vialidades de gran demanda de pasajeros pasa a ocupar más de dos carriles. Asimismo, otorgarle el carril central al transporte público de gran capacidad permitiría agilizar la vialidad en los carriles restantes, es decir, los automóviles pueden circular de manera más fluida sin la presencia del transporte público.

3. El gobierno no ha cumplido con su obligación constitucional de planificar y regular el transporte público, ya sea concesionado o descentralizado. El caso de Ruta 100 es el mejor ejemplo: la responsabilidad sobre las grandes erogaciones y la corrupción es del propio DDF, ya que de él dependía la administración de esta empresa y no del sindicato. Se requiere de un plan global de transporte y de un organismo metropolitano de transporte con autoridad por encima del DDF y el gobierno del Estado de México, que lo implemente y regule de manera eficaz.

4. Al pasar la concesión de los autobuses a las rutas de microbuses se continúa y agudizan los problemas generados por la ilegalidad permanente en la que funciona este sistema:

4.1 para la concesión del servicio de transporte público se requiere realizar un contrato con el concesionario, en el cual se especifique la calidad del servicio, de no cumplirse, la autoridad retira la concesión. Esta condición no puede establecerse con las rutas de microbuses que no cuentan con una constitución legal y cuyos trabajadores carecen de contratos laborales.

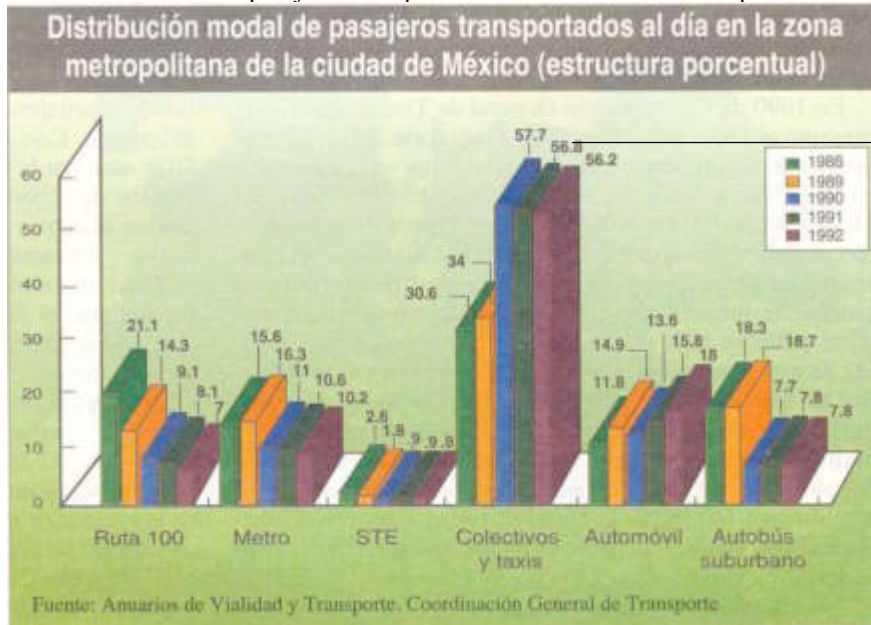
4.2 conductores sin salario que dependen de la cantidad de pasajeros que transportan: ésta es una de las causas principales de las pésimas condiciones en que se viaja en el transporte público, y del caos vial por la continua violación de las normas de tránsito, ya que los conductores tienden a parar en cualquier lugar y a esperar pasaje donde se les ocurre y por el tiempo que ellos determinan.

4.3 las rutas dan el servicio de acuerdo a la demanda careciendo de horarios y frecuencia definida para

brindar el servicio. No puede hablarse de un sistema de transporte público sin establecer claramente que el servicio debe ofrecerse en las diversas rutas a lo largo del día y la noche con un horario y una frecuencia bien establecida.

4.4 conductores que cobran el pasaje y dan cambio, con la inseguridad y pérdida de tiempo para los pasajeros y el tránsito en general que esto representa.

Distribución modal de pasajeros transportados al día en la zona metropolitana de la ciudad de México



Como un caballo sin memoria

La falta de contratos laborales con los conductores, el cobro del pasaje por el conductor del vehículo, las paradas para ascenso y descenso de pasaje en cualquier lugar, la permanencia de las unidades en esquinas estratégicas durante tiempos prolongados para capturar pasajeros; todo este tipo de vicios de organismos no regulados, fue solucionado por Ruta 100 a principios de los años 80. Sin embargo, Ruta 100 fue abandonada y estas prácticas llegaron a tomar la ciudad de nuevo con las rutas de colectivos que hoy día se apropian de los autobuses.

Desde hace dos años, cuando iniciamos la campaña de Greenpeace contra la contaminación atmosférica en la ciudad de México, advertimos que la mayor atención debería dedicarse al transporte público de superficie y a la planificación vial, que ofrecerá preferencia a éste sobre el privado.

El abandono del transporte público a manos del "pulpo pesero" y las políticas de vialidad implementadas han sido la causa principal de la contaminación atmosférica proveniente del tráfico de esta ciudad y de su creciente caos vial. La carencia de un transporte público eficiente es la mejor pro-moción al aumento de los automóviles particulares. Es decir, al congestionamiento vial, y por lo tanto, al aumento del consumo de combustibles, o sea, al incremento de la contaminación atmosférica.

La ciudad, el tránsito, nuestra salud y la de los bosques que nos rodean, serán las víctimas de estas nuevas y muy viejas políticas que de manera permanente han dado uno de los peores sistemas de transporte público, manteniendo las políticas de vialidad dirigidas a servir al automóvil particular 1

A. Que en las vialidades con gran demanda de pasajeros se sustituyan los microbuses por autobuses biarticulados, que no se sustituyan dos microbuses por un autobús, sino 5 microbuses por un autobús biarticulado. Que se creen carriles exclusivos centrales para el transporte público de gran capacidad para:

⟨ un uso más eficiente del espacio vial

⟨ disminuir tiempos de traslado de los usuarios del transporte público

⟨ descongestionar las avenidas de transporte público de baja y mediana capacidad que ocupan actualmente hasta dos carriles de las vialidades con gran demanda, lo cual permite una mayor fluidez de los automóviles particulares. Sin carriles exclusivos y autobuses biarticulados, las vialidades con gran demanda se verán enfrentadas, cada día, a mayores problemas de congestión.

B. Que los organismos que brinden el servicio de transporte público estén legalmente constituidos. Que sus conductores cuenten con contratos laborales y salario establecido y no dependan de la cantidad de pasajeros que transporten. Que se firmen contratos públicos de concesión entre el gobierno y los concesionarios, estableciendo la calidad del servicio, sus horarios y frecuencia para que, de no cumplirse con lo establecido, éste les sea retirado. Al hacer públicos estos contratos los mismos usuarios podrán demandar su cancelación, cuando el concesionario no cumpla con lo estipulado.

C. Que se creen áreas libres de automóviles en el centro de la ciudad, de delegaciones, colonias y barrios para ofrecer a la población áreas con menor concentración de contaminantes, áreas de convivencia y esparcimiento, que pueden convertirse en zonas de desarrollo comercial y turístico. Las políticas de vialidad dirigidas a satisfacer la demanda de más espacio para los automóviles particulares han destruido nuestra ciudad, sus espacios, la han convertido en una urbe más motorizada, agresiva, sin espacio para el ser humano. Demandamos la creación de estos espacios libres de auto-, móviles, de estas islas sin motores, donde los habitantes puedan caminar, encontrarse, relajarse, convivir y vivir.

D. Que se establezca un fondo público transparente con un porcentaje de los ingresos de los parquímetros, de los estacionamientos y del centavo de las gasolinas para mantener en buen estado los carriles exclusivos y las áreas libres de automóviles. De tal manera que el automovilista subsidie los programas y la estructura urbana que den preferencia al transporte público, al peatón y al ciclista, sobre el automóvil privado.

La Propuesta Alternativa de Transporte y Vialidad de Greenpeace ha sido entregada a los miembros del Consejo Consultivo de la Comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación, presentada ante los integrantes de las Comisiones de Medio Ambiente y Vialidad y Transporte de la I Asamblea Legislativa del D.F., al expresidente de la Comisión de Ecología de la Cámara de Senadores de la legislatura pasada, en los Foros de Consulta Popular y a los candidatos a la presidencia de la República durante sus campañas en 1988.