

Trasporte metropolitano

JOSÉ MANUEL IRENN TÉLLEZ



A PESAR QUE EL ÚLTIMO REGENTE DE LA CIUDAD, Oscar Espinoza Villarreal, dejó un plan maestro del metro y trenes ligeros (1996), los gobiernos perredistas no fueron capaces de asimilarlo plenamente o quizá porque una cosa es leer y otra entender, y por ello el transporte ha rebasado a la autoridad y se han creado monopolios del transporte.

EL TIEMPO no ha perdonado el área metropolitana de la Ciudad de México (AMCM), y a las Jefaturas de gobierno en la CDMX, pues ha rebasado el fenómeno del transporte a la propia autoridad que en lugar de resolver el problema y plantear proyectos de mediano y largo plazo sobre el transporte público, privado tanto eléctrico como de automotores de gasolina, han apoyado al monopolio del METROBUS sin dejar un transporte alternativo en las líneas más saturadas, y menos aún no han creado una Comisión Especial que tenga comunicación con los empresarios para establecer diversos horarios en las actividades laborales.

Sustitución de transporte

Trasporte metropolitano

Escrito por José Manuel Irenn Téllez
Miércoles, 09 de Noviembre de 2016 13:50

Anteriormente los Ferrocarriles Nacionales transportaban gran parte de las mercancías a las diversas ciudades hasta que los remató Ernesto Zedillo a la Ocean Pacific (ahora es el gerente). Ahora es el transporte de automotores de gasolina quien suplió a los



El caos del Metro.

Ferrocarriles. Esto lo señalamos para afirmar que los diversos gobiernos primero toman en cuenta sus intereses económicos y políticos y después las necesidades de la población.

Por lo anterior, falta eficiencia en el transporte, además por décadas las autoridades de los tres niveles de gobierno han violado la Ley de Asentamientos Humanos y el Plan Nacional de Desarrollo. Estos han otorgado licencias de construcción de viviendas y edificios donde no es factible el uso del suelo y la factibilidad de servicios. Por tanto las ciudades han crecido desordenadamente, y demandando más transporte y más fuentes de empleo, creando a la vez un problema demográfico, caos y anarquía, simplemente porque crecen más rápido las necesidades sociales que la economía nacional. De tal manera, por un lado se concentró la economía y el comercio y lejos de estos parques industriales, se construyeron unidades habitacionales, utilizando hasta la parte de las montañas que rodean el valle de México.

Caos en el transporte

Frente hasta esta anarquía se desarrolla de forma desordenada el fenómeno del transporte en el (AMCM), haciendo crisis en la CDMX, Naucalpan, Tlalnepantla, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán México, Ecatepec, Nezahualcóyotl etc. Además en la CDMX se instalaron los tres Poderes de la Unión lo que causa grandes marchas nacionales de protesta y bloqueos de avenidas principales, por la falta de oficio político de los gobernantes que no tienen capacidad de conciliación y negociación.

Otro factor que influye para sostener este fenómeno del transporte es el parque vehicular privado y público obsoleto, que transporta pasaje y que además genera accidentes graves y contaminación al medio ambiente en la zona metropolitana. A ello hay que sumar



Trasporte metropolitano

Escrito por José Manuel Irenn Téllez
Miércoles, 09 de Noviembre de 2016 13:50

las decenas de miles de taxis concesionados y piratas en el Edomex, que dejan grandes fortunas a las autoridades municipales y estatales, pues a cada taxista le cobran cien pesos semanales (Organizaciones Civiles), para poder circular como taxis con placas particulares.

Por lo consiguiente, podemos aseverar que urge un transporte barato, seguro y eficiente que cubra las 24 horas del día. Vale la pena recomendarle a la clase gobernante en decadencia, que visiten E.U.A. o Europa, para que su grupo tecnócrata aprenda a crear excelentes Programas del Transporte al horizonte 2020-2030, en lugar de dedicarse a corregir reglamentos, ser tutor de los conflictos inter empresariales o establecer sanciones irracionales, fomentando así la corrupción en lugar de modernizar el transporte utilizando las más avanzadas tecnologías y profesionalizar organizando a todos los actores involucrados en este universo.

Asimismo se deben crear nuevos derroteros, cambiar el parque vehicular chatarra que data de 1960 a la fecha y el INFONAVIT debe planificar, la construcción de las viviendas cerca de los parques industriales o empresas de servicios. Por lo tanto se debe socializar el boleto, para que sea rentable al trabajador. Actualmente el parque vehicular obsoleto es de un 60%, mientras que el gobierno mexiquense ya retiró los cursos de profesionalización de los conductores y operadores del transporte.

Contaminación

Este parque vehicular afecta constantemente al medio ambiente dañando la salud de la sociedad. El transporte chatarra que existe en el (AMCM), genera enfermedades como: el asma, bronquitis, cardiopatía, dolor de cabeza, enfisemas pulmonares, infartos, cáncer, mareos, ansiedad, conjuntivitis etc.; debido a la inficción producida por los cientos de miles de toneladas de dióxido de sulfuro, dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono (o₃) y plomo (PB). Todo ello ocasionado por



la gasolina de baja calidad que no contiene etanol y que se usa en nuestro país mientras que en E.U.A., la gasolina contiene el 10% de etanol.

Trasporte metropolitano

Escrito por José Manuel Irenn Téllez
Miércoles, 09 de Noviembre de 2016 13:50

Estas estadísticas reales de la contaminación no se publican por la Instituciones Públicas, para no causar pánico y así se puede ahuyentar al turismo. Imagínese que pasaría en la CDMX, al conocer la verdad si en esta ciudad circulan más de cinco millones de vehículos automotores, siendo el 90% el auto particular que por cierto son los que más contaminan, en segundo lugar los camiones que usan gasolina y en tercer lugar los minibuses y combis. (Fuente: Colegio de México, "Contaminación atmosférica y enfermedad respiratoria, FCE. 1993; Semartap; Agencia de cooperación internacional de Japón).

Ante este fenómeno del transporte se creó el Sistema de Transporte Colectivo– Metro (STC-Metro), en septiembre de 1969 con dos líneas, y hasta los seis años siguientes se legisló sobre el transporte citado. Posteriormente surgió en 1996 el Plan Maestro y Trenes Ligeros (PMMTL), y se propone llegar a las 16 delegaciones políticas y a los 28 municipios mexiquenses. Es un Programa Integral del Transporte y Vialidad hacia el 2020. También incluye un Plan Maestro del Transporte Eléctrico. El PMMTL incluye 14 líneas del Metro con rodada neumática, tres líneas del Metro con rodada férrea y 10 líneas de tren ligero, con el fin de ahorrar horas-hombre en los millones de traslados y para no consumir tanta gasolina.

Proyecto en ciernes

Están pendientes en el proyecto de corto plazo las líneas: Barranca de Muerto-San Jerónimo, Garibaldi-Indios Verdes, Martín Carrera- Santa Clara, Politécnico-Tlalnepantla, Santa Mónica (Edomex)-Bellas Artes (CDMX). Actualmente el STC-Metro traslada más de cuatro millones de usuarios diariamente. Por otro lado falta construir el tren ligero Constitución 1917-Chalco, Atizapán (Edomex)-El Rosario, Pirámides-Ciudad Azteca. Y para el horizonte 2020, se deben ampliar las líneas 9, 12, 13 y B, así como construir los depósitos y talleres correspondientes.

El caso del Metrobús

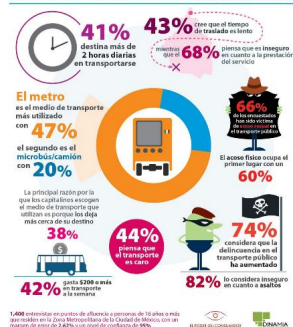
Asimismo es necesario mencionar la creación del Metrobús, que se ha transformado en un

Trasporte metropolitano

Escrito por José Manuel Irenn Téllez
Miércoles, 09 de Noviembre de 2016 13:50

verdadero monopolio, y no es muy difícil definirlo si no con una sencilla explicación y descripción. Este monopolio surge primero construyendo carriles confinados, posteriormente eliminaron a los microbuses y autobuses, que hoy extrañan los usuarios por la incapacidad que el Metrobús tiene en las vías más demandadas con horarios a capricho que no satisfacen las necesidades del usuario sino de la empresa.

ENCUESTA SOBRE TRANSPORTE Ciudad de México



Este monopolio del Metrobús, se presenta como "...autobuses de capacidad y tecnología de punta que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuente, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio. (fuente: www.metrobus.cdmx.gob.mx).

En primer lugar en las estaciones articuladas no existe la seguridad que presume, dice satisfacer las demandas de pasajeros y la realidad refleja un servicio incapaz de las 7:00 Hrs am. A las 10:00 Hrs. Am. y de las 17:00 Hrs. pm. a las 20:00 Hrs. pm. Así también asegura que hay un ascenso y descenso rápido seguro y a nivel pero la verdad es que son cinco segundos para abordar el trolebús. Sin embargo afirma que es un servicio de calidad mundial y esto no ocurre porque cuenta con una pésima administración, control y vigilancia del servicio.

Un ejemplo es el corredor Insurgentes que inició sus actividades en el 2005 y que va de Indios

Trasporte metropolitano

Escrito por José Manuel Irenn Téllez
Miércoles, 09 de Noviembre de 2016 13:50

Verdes a Tlalpan. Esta línea está peor que cualquier línea del SCT-Metro, en horas críticas. Y para muestra citamos otras líneas como la número cuatro que recorre de Buenavista con 21 estaciones y a toda hora es imposible abordarlo en las estaciones de la zona centro.

Un sistema ineficaz



Ante esta realidad de ineficiencia del Metrobús la información oficial que reproducimos de su administración, dice que atiende con gratuidad a las personas con capacidades diferentes. Esta mentira piadosa de la Dirección General del Metrobús, se derrumba simplemente, porque si un usuario normal no puede abordar el Metrobús menos lo hará un discapacitado, un menor de edad o una persona de 70 años.

La Dirección General del Metrobús se constituye por 39 funcionarios que seguramente ya se han burocratizado, porque no alcanzan a observar la ineficiencia en horas críticas. Por ejemplo en la línea de Insurgentes según la hora con mayor demanda de norte a sur el trolebús va saturado, pero el que regresa de sur a norte lo hace con lentitud a sabiendas que se encuentran en horas difíciles de afluencia.

Por último, no hay explicación que haga el Director General, Guillermo Calderón Aguilera, para justificar los horarios de todas las



líneas de Metrobuses, pues como es posible que algunas líneas desde las 21:00 Hrs. pm. o 22:00 Hrs. pm. Terminen sus labores.

Imagínense que deben hacer los usuarios para trasladarse del sur de la ciudad al norte de la ciudad, si su horario rebasa lo establecido por la Dirección General y si deben utilizar un taxi que le significa gastar más de dos salarios mínimos que a lo mejor no lo percibe, por lo que el gobierno capitalino tiene dos alternativas, cambiar los horarios del Metrobús o concesionar un

Transporte metropolitano

Escrito por José Manuel Irenn Téllez
Miércoles, 09 de Noviembre de 2016 13:50

transporte alternativo como lo hacen los países de primer mundo.

En síntesis, se necesita actualizar el PMMTL, crear un excelente sistema de semaforización, crear una Comisión del Transporte donde lo constituyan, las Cúpulas del transporte, las Cámaras y consejos del transporte, instituciones educativas y el Congreso de la Unión, gobiernos estatales y municipales y consultoras del transporte.



De esta manera, se constituirá el consejo nacional del transporte y en la CDMX, crear el sistema integral del transporte metropolitano; que elabore un código de conceptos con base a la información que proporcionen las cúpulas del transporte. Así como profesionalizar a los conductores y operadores y subsidiar a los transportistas.

Asimilando las experiencias de otros países y de esa forma crear la memoria del transporte Metropolitano.