

Los caminos de la movilidad, vialidad y transporte

Por ^{*}Dra. María Eugenia Negrete Salas

Es preciso que los temas de movilidad, vialidad y transporte se vinculen entre sí y no sean vistos como casos aislados para elaborar un buen diagnóstico y propuestas viables bajo un enfoque de estructura espacial, crecimiento y desarrollo metropolitanos que aseguren el desarrollo futuro dentro de un cauce de sustentabilidad.

Conforme crece la Ciudad de México, así como la densidad y mezcla de actividades, las necesidades de movilidad, vialidades y transporte se incrementan, lo que presenta retos llenos de vertientes, como las posibilidades de desarrollo y crecimiento económicos para un nuevo escenario que favorezca o brinde la posibilidad a las personas de acceder con facilidad a una amplia oferta de movilidad, tanto en el campo laboral, como en el de ocio, que posibiliten el derecho a moverse en libertad, con seguridad y costos aceptables.

En consecuencia es preciso un cuidadoso proceso de planificación que involucre todas las variables que afectan de una manera u otra a la movilidad, la vialidad y el transporte, lo que debe de pasar necesariamente por un diagnóstico, tomando en consideración las características demográficas, socioeconómicas y ambientales

para evolucionar hacia un modelo de movilidad que minimice los costos tanto sociales como ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad.

Movilidad y la evolución de la estructura urbana

De los cambios poblacionales y físicos de la Ciudad de México, así como de su continua expansión, han derivado dos factores relevantes para la movilidad. El primero es el cambio en las tendencias de distribución territorial de la población entre el DF y los municipios del Estado de México, el segundo el aumento de las distancias recorridas en los desplazamientos. Los nuevos asentamientos urbanos en las zonas más periféricas -asentamientos de menor ingreso- demandan nuevos

sistemas de transporte masivos que puedan movilizar a la fuerza de trabajo hacia los destinos deseables que se siguen concentrando en las áreas centrales de la ciudad.

Las acciones de movilidad que pueden mejorar la administración y fomentar buenas prácticas de uso de las vialidades y del espacio público son:

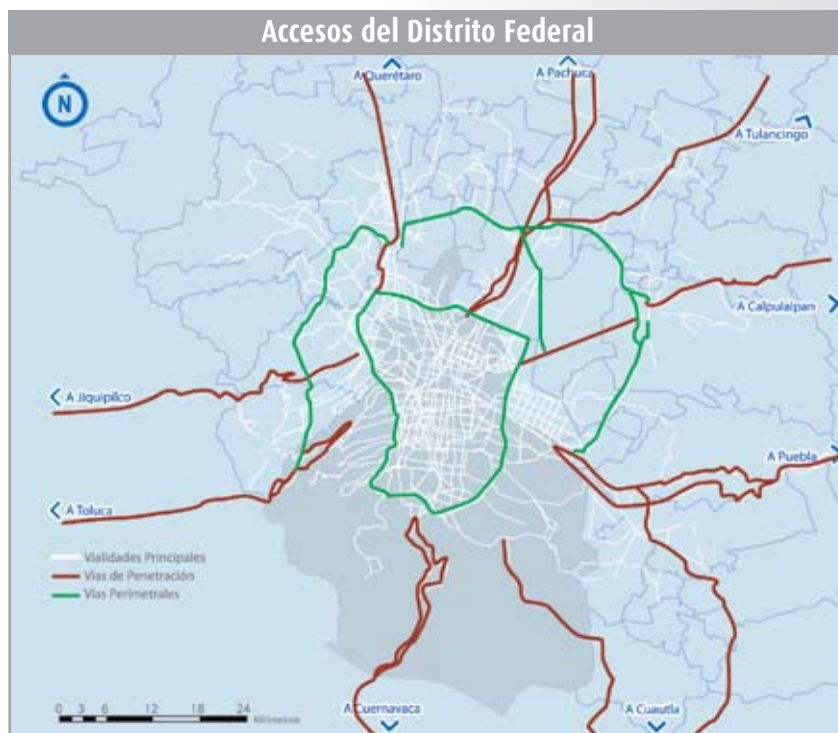
- Medidas que fomenten los traslados seguros a pie, como la construcción y cuidado de las banquetas, así como la buena iluminación, equipamiento y señalización en las calles.
- El desarrollo de ciclistas. Estas vías deben estar pensadas no solamente como una actividad recreativa sino, efectivamente, como una opción de movilidad masiva no motorizada dentro de un área de influencia menor. La sociedad demanda mayores espacios para el transporte en bicicletas, sin embargo, éstos deben ser diseñados en primera instancia para servir a un barrio o un sub-centro urbano y, posteriormente, para integrarse a una red urbana o metropolitana más extensa.
- Llevar a cabo una política de estacionamientos. Existe un gran déficit de estacionamientos públicos, sin embargo, su nivel de utilización no llega al máximo. Se estima que la relativa poca demanda en los estacionamientos públicos es debida a la ventaja de estacionarse en la vía pública, en lugares permitidos y prohibidos, con la consecuente generación de grandes problemas viales.
- Establecer lugares adecuados para el ascenso y descenso de pasajeros, así como localización de sitios de taxis y microbuses en donde no obstaculicen la circulación de vehículos y personas.
- Una mayor educación vial y cívica, ya que según diversos estudios los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) no son propensos a cumplir las normas ni a respetar los reglamentos de tránsito y viales.

Se está produciendo un crecimiento irracional, así como competitivo de la Ciudad de México y su entorno, sin acometer con orden los servicios, inversiones e infraestructuras que necesitan los ciudadanos.

Nuevos caminos

Debido al crecimiento demográfico, al cambio económico y a la dispersión, el número de viajes se ha incrementado notoriamente. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) estima que dentro de la ZMVM se genera aproximadamente un total de 35 millones de viajes-persona-día.

Los accesos desde las distintas carreteras que llegan a la ciudad presentan problemas severos de congestión, al no existir alternativas viales suficientes para distribuir el tráfico hacia los principales destinos. En muchos casos, la carretera es la única vialidad disponible para comunicar a los habitantes de los municipios conurbados del Estado de México con sus lugares de trabajo u otros destinos en la ciudad, por lo que estas vialidades de primera importancia para la comunicación con otras ciudades regionales y con el resto del país son utilizadas en muchos momentos como vías de circulación de baja velocidad, generándose importantes cuellos de botella.



Fuente: Metròpoli / 2025. México 2006.



Debido a esta situación, las acciones prioritarias de vialidad en la Zona Metropolitana del Valle de México deberían guiarse por los siguientes objetivos:

- Aliviar la congestión en el interior del área urbana por el paso innecesario de transporte, especialmente de carga, a través de un sistema amplio de libramientos.
- Incrementar la infraestructura vial de acceso a la ciudad, ampliando y construyendo nuevas vías que permitan dejar de utilizar las autopistas y carreteras actuales como vialidades internas y así aliviar el congestionamiento en los accesos carreteros a la ciudad.
- Construcción de vialidades primarias de alcance metropolitano, como el Arco Sur, que permitan una mayor fluidez en el tránsito vehicular entre distintas zonas de fuerte interacción dentro de la metrópoli.
- En el Distrito Federal, la implementación de obras puntuales como distribuidores viales, o bien, pasos a desnivel, de alcance local, para la agilización del tráfico en nodos conflictivos.
- A escala regional, reforzar las ligas de comunicación intermetropolitanas.



Fotografías: a / b www.setravi.df.gob.mx

Transporte... por un nuevo esquema

Actualmente se estima que más de 3.7 millones de vehículos circulan dentro de la ZMVM. A esta cifra habrá que sumarle aproximadamente 300,000 automóviles particulares al año, por lo que, de continuar esta tendencia, se tendría para el 2025, 10 millones de vehículos en circulación. Este escenario resulta inimaginable, pues ya actualmente la Ciudad de México se encuentra entre las más congestionadas del mundo con 352 vehículos privados por kilómetro de vialidad, comparada con 142 en Los Ángeles y 256 en Madrid.

En este sentido, sería conveniente que la red del Metro, por sus cualidades de velocidad, seguridad, y bajo impacto ambiental, se siguiera ampliando hasta cubrir la mayor parte del ámbito metropolitano, en lugar de servir sólo a la movilidad en las zonas más céntricas de la Ciudad de México. Los planes para la ampliación del Metro, contenidos en el Plan Maestro de Transporte Eléctrico de 1997, preveían que para 2020, la red de Metro y trenes ligeros estaría compuesta por 27 líneas con una longitud total de 483 km, con una captación de 12.8 millones de usuarios.

La Ciudad de México se encuentra entre las más congestionadas del mundo, con 352 vehículos privados por kilómetro de vialidad, comparada con 142 en Los Ángeles y 256 en Madrid.

Evidentemente, es fundamental fortalecer el papel del Estado como gestor y rector de las acciones públicas a favor del desarrollo de la movilidad. El desembarazo estatal sobre la responsabilidad y la vigilancia del correcto funcionamiento de los sistemas ha derivado en un caos de operatividad privada del transporte sobre el suelo público, por lo que un paso decisivo es que las autoridades asuman su responsabilidad con conciencia de la importancia de su participación activa en la solución del problema.

Es claro que deben buscarse nuevos esquemas, tanto de transportes sustentables que garanticen la continuidad de su operación en el largo plazo como de acuerdos institucionales que permitan una planeación metropolitana de los sistemas de transporte. La iniciativa privada puede ocupar un lugar importante en el desarrollo de estos nuevos sistemas.



Algunos de los lineamientos de acción que se consideran necesarios para avanzar en la solución de los problemas tanto de movilidad como transporte metropolitanos son:

- La elaboración de una política Metropolitana de Transporte, con el fin de lograr una coordinación efectiva entre los gobiernos e instituciones del DF, Estado de México e Hidalgo con respecto al transporte, la vialidad y la movilidad metropolitanas.
- Anteponer el transporte público al particular y el transporte masivo y de mediana capacidad frente a los de baja capacidad e individual.
- Incorporar criterios de sustentabilidad ambiental y tecnologías limpias.
- Dotar a la Ciudad de México de una infraestructura aeroportuaria suficiente y de calidad que garantice su operatividad y eficiencia a largo plazo. Para

ello, se habrá de identificar el mejor lugar para la localización de un nuevo aeropuerto internacional, el cual realmente funcione.

Los problemas de la ZMVM, incluidos los de transporte y movilidad, no serán resueltos de la noche a la mañana. Las dimensiones de los retos urbanos que enfrenta esta ciudad son gigantes pero también lo son las oportunidades para resolverlos. En este contexto tienen que tomarse medidas para atender los rezagos materiales y sociales, reaccionar a las demandas actuales y asegurar el desarrollo futuro en un cauce de sustentabilidad, una tarea que involucra a toda la sociedad. ▮

* María Eugenia Negrete Salas. Doctora en Geografía del Ordenamiento Territorial -Géographie Aménagement- por la Universidad de Toulouse, le Mirail, Francia. Es maestra en Desarrollo Urbano por El Colegio de México, A.C. y Licenciada en Arquitectura por la Universidad Iberoamericana. Forma parte del Sistema Nacional de Investigadores -SNI- desde 1986.

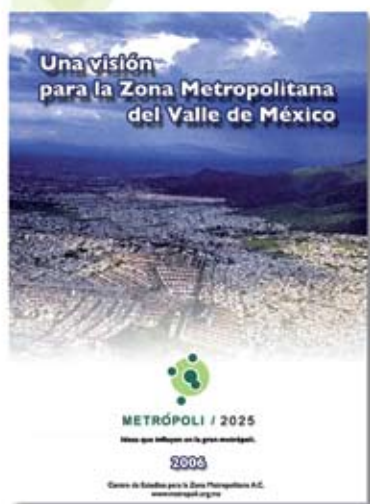
Actualmente es profesora-investigadora en el Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales -CEDUA- de El Colegio de México. Coordina el Comité de Transporte, Vialidad y Movilidad de Metrópoli 2025. Recientemente llevó a cabo una investigación sobre corredores de transporte público en la Ciudad de México.



METRÓPOLI / 2025

Ideas que influyen en la gran metrópoli

anuncia la publicación de *Una Visión para la Zona Metropolitana del Valle de México* y su serie de cuatro documentos de apoyo:



Disponible en nuestra página de internet
www.metropoli.org.mx

Metrópolis 2025 / Centro de Estudios para la Zona Metropolitana AC
Adolfo Prieto No. 623, oficina 601, Col. del Valle. Del Benito Juárez.
C.P. 03100, México DF Tels: **55.36.25.93** y **56.82.62.03**
admin@metropoli.org.mx