

Transporte metropolitano (II) El metro, una opción desatendida

Emilio Pradilla Cobos*

La historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro), uno de los pilares del transporte público de la ciudad de México, ha sido entrecortada, siguiendo los vaivenes de la política de vialidad y transporte de los gobiernos de la entidad.

Según la cronología del SCT Metro (www.metro.df.gob.mx), esta historia se inició en junio de 1967, en medio del auge económico, con la construcción de las 3 primeras líneas, con una longitud de 39.9 Km. las cuales se inauguraron a mediados de 1970, (ICA, 1997), y a las que se añadió una prolongación, para llegar a 42.4 km. en 1972. Luego, hubo que esperar hasta finales de 1976, para que siguiera su ampliación; a fines de 1982, el Metro llegaba a 79.5 Km.

Entre 1983 y fines de 1988, el Metro llegó a 140.8 Km., a pesar de la entrada del país en 1982 en la larga fase recesiva de la economía, y del impacto de los sismos de 1985 sobre la economía y la estructura física de la capital. Entre 1988 y 1994, la ampliación del Metro continuó a ritmo pausado, para llegar a 178.1 Km. En el trienio 1994 -1997, solo se inició la construcción de la línea B, concluida en el 2000, la cual penetró en el Estado de México y ha sido el único intento de buscar la integración del sistema en escala metropolitana. Así, la red llegó a los 201.7 Km. actuales.

La última *Regencia* del DF (1994 - 1997) promovió la construcción de un tren elevado entre el DF y el Estado de México, concesionado al capital privado, el cual enfrentó la oposición de los vecinos de las áreas involucradas en el trazo, y hoy sigue sin materializarse. Entre 2000 y 2006, el GDF suspendió la ampliación programada por su antecesor (32.15 Km.), justificándolo en la ausencia de estudios recientes de origen-destino, la caída del número de usuarios y la redistribución territorial de la población del DF, el cambio de formas de gobierno, y la falta de acuerdos con el Estado de México para desarrollar la red metropolitana (*Reforma*, 11 y 12-VIII-2003). También declaró que las obras del Metro eran costosas y lentas, por lo que excederían el tiempo de su mandato gubernamental.

Para el período de gobierno 2006 - 2012, se programaron los estudios y las obras de una nueva línea, la 12, entre Mixcoac y Tlahuac, con 24 Km. de longitud y 22 estaciones. En la medida que han pasado los años, el gobierno del DF ha desatendido la opción del Metro, lo ha ampliado a un ritmo muy lento o lo ha dejado de lado, y se ha inclinado por las obras viales para el automóvil.

Hoy, la red del Metro alcanza menos del 50% de la longitud prevista como necesaria para el 2030 por el *Plan Maestro del Transporte* de 1996; este objetivo será imposible

de lograr dada la falta de consenso sobre la urgencia de construirla, los vaivenes de los gobernantes y el ritmo excesivamente lento de construcción de los últimos tiempos. No dudamos de que el Metro enfrenta problemas de diversa índole. Aunque las estadísticas aportadas por la página web del STC Metro no son consistentes en cuanto a la evolución de la afluencia anual de usuarios, se dice que su número ha disminuido. Posibles causas de este hecho son, a nuestro juicio:

- la red del metro no cubre la zona metropolitana, ni siquiera todo el DF, ni avanza a su ritmo de crecimiento demográfico y físico, dejando enormes áreas urbanas sin atender, sobre todo, los municipios conurbados y el sur del DF, obligando al uso de otros sistemas de transporte;
- no se ha establecido un acuerdo con el gobierno del Estado de México para avanzar conjuntamente en la estructuración de un sistema metropolitano de Metro, lo que deja fuera de su área de servicio a la parte de mayor crecimiento demográfico y físico de la urbe; la próxima operación del tren suburbano Buenavista-Cuautitlán, y en el futuro las otras líneas previstas, remediarán en parte esta limitación;
- no existe una articulación adecuada entre el Metro como sistema estructurador y los otros medios de transporte de superficie: camiones y microbuses, como alimentadores: en cambio, el Metro enfrenta la competencia no regulada de los microbuses, los camiones y los taxis y, aún, de sistemas como el Metrobus implantado por el mismo GDF;
- promovido por la misma autoridad con sus mega obras viales, avanza aceleradamente el incremento del parque vehicular y el uso del auto individual como medio de transporte alternativo al público;
- existe una cultura del mínimo esfuerzo, del menor desplazamiento peatonal posible, al tiempo que no se controlan las paradas de los camiones y microbuses, lo cual apoya el uso de los medios no regulados que paran en todas partes, y desalienta el del metro, con paradas fijas y a distancia, todo ello agravado por la trama vial que se opone cada vez más al tránsito peatonal

Como lo muestra la gráfica, el resultado es que el Metro pierde participación en la distribución modal del transporte de pasajeros, en beneficio de los medios de transporte urbano más inadecuados: los microbuses y las combis, inseguras para peatones y usuarios, muy contaminantes, más consumidores de energéticos, usuarios de mayor cantidad de vialidad por pasajero, e incontrolables en su irracionalidad para transitar.

De la misma gráfica se deriva que el automóvil particular, el medio privilegiado por los gobiernos, a pesar de haber aumentado enormemente su número, de haber

consumido multimillonarias sumas en obras viales, no incrementa su participación porcentual en el número de pasajeros transportados.

Aunque hay opositores a los sistemas de Metro, sobre todo por su costo, seguimos considerando que son los más adecuados (¿los únicos?) para el transporte de pasajeros en las grandes metrópolis de hoy y mañana, con respecto a cualquier medio de transporte colectivo y, sobre todo, los individuales (taxis y automóviles). Las ventajas son conocidas: no tienen interferencias ni conflictos con los flujos en las vialidades superficiales cuando son subterráneos o elevados; tienen un muy bajo nivel de siniestralidad debido a los sistemas de flujo de un solo sentido y al manejo automatizado; consumen menos energía motriz por pasajero que cualquier otro medio de transporte y son menos contaminantes; transportan muchos más pasajeros por área de unidad y de vialidad que cualquier otro sistema.

Por lo anterior, deberían ser asumidos por nuestros gobernantes como los sistemas viables para el transporte del futuro, cuando los demás hacen crisis frente al incremento de la movilidad en las metrópolis. Es hora de que los gobernantes abandonen el pragmatismo de la publicidad política y piensen en el largo plazo.

* Profesor-investigador, UAM Xochimilco. Investigador Nacional SNI-SEP. Miembro fundador, Centro de Estudios para la Zona Metropolitana A.C. *Metrópolis 2025*.

Bibliografía

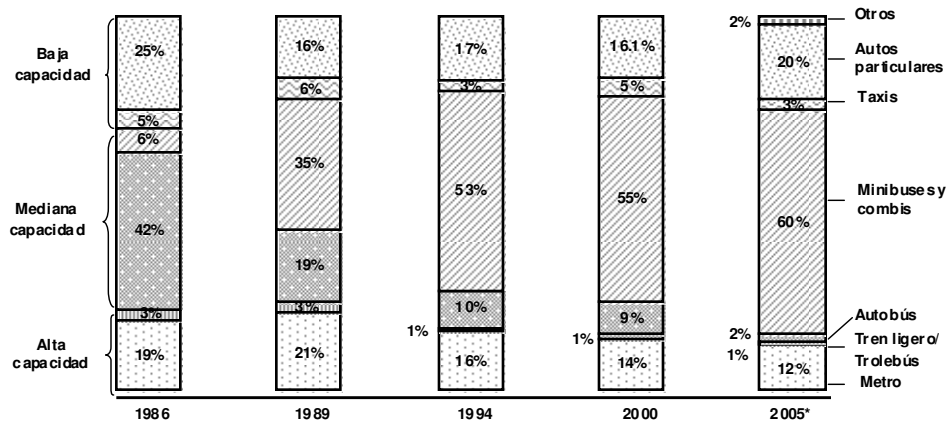
Comité de Transporte, *Metrópolis 2025*, María Eugenia Negrete Salas (Coordinadora), 2005, **Grandes temas sobre transporte, vialidad y movilidad en la ZMVM**, Centro de Estudios sobre la Zona Metropolitana AC, Fotocopia, México D.F., México.

Empresas ICA (Ed.), 1997, **Treinta años de hacer el Metro. Ciudad de México**, Editorial Espejo de Obsidiana, México D.F., México.

Sistema de Transporte Colectivo Metro, Página web: www.metro.df.gob.mx

	1986	1989	1994	2000	2001
Metro	19%	21%	16%	14%	12%
Tren Ligero/Trolebus	3%	3%	1%	1%	1%
Autobús	42%	19%	10%	9%	2%
Minibuses y combis	6%	35%	53%	55%	60%
Taxis	5%	6%	3%	5%	3%
Autos particulares	25%	16%	17%	16.10%	20%
					2%

Evolución de la distribución modal de los viajes realizados en la ZMVM
1986-2005



Fuente: Programa Integral de Transporte y Vialidad 2002-2006
*Elaborado por Metrópoli 2025