

Texto Académico de Opinión.

Rodríguez Martínez, Cecilia Gabriela.

EL CRECIMIENTO EXPONENCIAL DE LA POBLACION EN PUEBLA SATURA EL USO EFICIENTE DE LOS SISTEMAS INTERMODALES.

En el 2015, la ciudad de Puebla se colocó en primer lugar nacional con los crecimientos anuales más significativos en la actividad económica por entidad federativa, según se desprende del informe del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

El repunte económico de Puebla responde al comportamiento de las actividades secundarias en electricidad, construcción e industrias manufactureras, con un crecimiento de 14.4 por ciento. En tanto, las actividades primarias de agricultura y pesca crecieron 3.6 por ciento y las actividades terciarias en comercio, transporte, medios masivos y servicios mostraron un repunte de 5.7 por ciento.

Aunado a lo anterior en los últimos años, en Puebla también se observa el crecimiento exponencial de la población, lo que ha ocasionado la consecuente saturación en la demanda de los sistemas intermodales, provocando obsolescencia en la forma en que se otorga el servicio.

El tema de la intermodalidad, no es un tema extraño en nuestras vidas, Si bien es cierto, es parte esencial de la forma en la que nos desplazamos y cómo logramos estar de un lugar a otro, en cuestión de minutos, o quizás horas.

La intermodalidad comprende el sentido de transferencia de un punto hacia otro por diversos motivos: trabajo, educación, necesidad, placer o simplemente para salir de la vida cotidiana. De acuerdo al *Manual de Ciclo Ciudades Tomo V: Intermodalidad (2011)*, apunta que la Comisión Legislativa del Transporte de la Unión Europea (CETM 1997) , define la intermodalidad como la característica de un sistema de transporte en el cual se utilizan de manera integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar la cadena de traslado puerta a puerta.

Como resultado de estas constantes transferencias y permutas que se dan como fenómeno social, es que han emergido los sistemas intermodales y la implementación de sistemas integrados de transporte.

Un nodo intermodal, se define como el punto específico en donde se lleva a cabo la transferencia.

A lo largo de los años, la sociedad ha ido evolucionando la manera en que se desplaza, así como la cantidad de usuarios que han aprovechado estos sistemas, de tal modo que la población ha crecido en demasía, es decir lo que en el pasado se planifico para abastecer a la población, hoy en día resultan por completo obsoletos; nótese que el fenómeno del crecimiento poblacional no solo ha saturado dichos sistemas, sino que ha generado gran desorden en los aspectos dependientes del buen funcionamiento del sistema intermodal y ha complicado el proceso de la movilidad y la accesibilidad de los usuarios.

Desde décadas pasadas el crecimiento exponencial de la población ha sido un factor determinante en el sector de la transportación, propiciando así la creación de diversos

métodos de transportación terrestre más accesibles para las poblaciones emergentes en puntos estratégicos del gran conglomerado que denominamos ciudad.

Hoy en día movilizar a un gran número de personas no recae solamente en el sector de los transportes, sino también en la planificación urbana que se encarga de la creación y adaptación de los focos de intercambio intermodal que establecen llegadas y salidas de energía y materia dentro de un mismo entorno; fenómeno que está ocurriendo con mucha mayor frecuencia en las grandes ciudades del mundo; hablemos de Nueva York, Shangai, Berlín, Tokio, Países bajos, en donde la continua transferencia de personas ha convertido a estas ciudades en puntos de referencia para comprender mejor el tema de la movilidad de la manera más óptima y eficaz, asegurando así el cumplimiento de las necesidades de este usuario específico, viajar; por lo tanto podemos darnos cuenta que la movilidad no es un problema sino más bien una realidad que se resuelve con nuevos modos de movilización y nuevas terminales que alojan un sin número de usuarios, donde su labor principal está en moverse, aún si la población sigue incrementandose año tras año.

Sin duda alguna la accesibilidad juega un papel bastante importante en cuanto al traslado de masas de un destino a otro. Observemos lo siguiente, como usuarios de las ciudades y de los sistemas intermodales, estamos predispuestos a que al trasladarnos utilicemos determinadas distancias u horas de viaje, en donde y dependiendo de las circunstancias se hace mucho más eficiente el uso de otro tipo de transportes, que van desde usar el automóvil propio, hasta comprar boletos de avión o tren para trasladarnos a zonas muy lejanas del destino de origen; esto muchas veces es resultado de un factor muy importante que abordaremos en este ensayo: la saturación de los nodos intermodales a causa del crecimiento de la población en ciudades en vías de desarrollo (emergentes).

Las razones para el movimiento de la población son a menudo las oportunidades económicas, lo que nos hace preguntarnos ¿Hasta qué punto el crecimiento exponencial de la población inhibe el desarrollo de los sistemas intermodales y propicia la deficiencia del servicio de transportación?

Para este trabajo de investigación será necesario analizar el patrón de crecimiento que siguen las ciudades en proceso de desarrollo y cómo este fenómeno incrementa de manera significativa, las deficiencias de los servicios urbanos, en específico el servicio de transportación y los sistemas intermodales;

El foco detonador de la mencionada problemática será en la ciudad de Puebla y el saturado sistema de nodos intermodales que se ha creado por la creciente población, haciendo parecer que tal sistema intermodal además de no servir, podríamos decir que ni siquiera existe, pues la características que predominan sobre estos sistemas se encuentran presentes en ciudades modelo a nivel urbano, con un alto grado de organización vial, de transportación y de priorización de necesidades.

Para abordar de una manera más acertada la problemática será necesario dirigirnos a datos duros del crecimiento exponencial que ha sufrido la capital en los últimos años y que han sido en gran parte los detonantes de la insuficiencia y saturación de la intermodalidad.

De acuerdo con el Censo de población y vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, informó que en el 2010 la población total del estado de Puebla era de 5, 864,576 habitantes, por lo que Puebla capital registró 1 434 062 habitantes, de 2005 al 2010 respectivamente se observó un crecimiento de población en la ciudad del 2.4%, lo que representa un porcentaje elevado con respecto a la

media estatal regular; en efecto como puede notarse en 5 años la población logró un aumento significativo con respecto a décadas anteriores lo que nos hace reflexionar y predecir sobre las futuras fluctuaciones con tendencia a elevar que tendrá el índice poblacional.

De acuerdo a la CONAPO (Consejo Nacional de la Población) (2010), el crecimiento de la población del estado ha sido mucho más elevado en 2010 del que se espera para 2020 ó 2030, debido a las movilizaciones a nivel regional que se registraron, sin embargo se estima que para 2030 la población a nivel estatal alcance los 6,673,278 habitantes, lo implicará una demanda mayor de los servicios; sobre todo del servicio de trasportación foránea que la ciudad ofrece, debido a que hoy en día más personas necesitan trasladarse de ciudad en ciudad para cierre de ofertas de trabajo, educación, salud y placer; lo que implica la creación de nuevos sistemas intermodales para abastecer las necesidades de los usuarios.

Si bien es evidente notar que el contexto metropolitano de Puebla y la conurbación con los municipios circundantes propician un exponencial crecimiento poblacional, según datos del Instituto Municipal de Planeación de Puebla (IMPLAN)(2013), expresan que el municipio de Puebla toma vital importancia como foco concentrador de servicios, debido a que es el centro urbano de mayor importancia dentro de la delimitación de la zona metropolitana Puebla – Tlaxcala generando una constante dinámica de crecimiento poblacional derivada de intercambios regionales y flujos, demandando más equipamiento, rutas de transporte e infraestructura. Hoy en día las oportunidades que existen las ciudades capitales como es el caso de la ciudad de Puebla, Monterrey, Guadalajara o el mismo Distrito Federal, presentan mayores oportunidades de empleo que las existentes en la provincia para los usuarios; debido a las altas inversiones en el gobierno y servicios que se realizan en esas

zonas, así como que las diversas instituciones educativas existentes, obligan muchas veces a los habitantes de la provincia a trasladarse de fijo a la ciudad o estar viajando constantemente en servicio de trasportación foránea terrestre y a obtener residencias temporales en la ciudad, lo que aún así implica el uso de los servicios básicos por estos usuarios.

Según el libro *Ciudades para la gente* [Gehl. J (2010)], el veloz incremento de la población urbana en los países en vías de desarrollo es el catalizador para muchos de los problemas de la ciudad; ésta presión sobre las ciudades lleva a una sobrepoblación en los sectores residenciales existentes, lo cual satura los servicios, los sistemas de transporte y también, espacios públicos y plazas. Una característica común de la gran mayoría de los habitantes de las ciudades en países subdesarrollados es su modesta calidad de vida. Es justamente en estas situaciones, donde además de una gran densidad poblacional hay escasos recursos económicos, de aquí que con el incremento de la población provoque aún más que el uso del transporte terrestre sea más frecuente, sobre todo demandando más espacios de transferencia y zonas de espera que contribuyen a este tipo de movilizaciones de manera temporal.

Claro está que la saturación que han sufrido las líneas de transporte público no solo afectan a los usuarios de manera directa, ya que la gran mayoría de la población (60%) al tener una economía escasa hace mayor uso de estos sistemas, pero también se ven afectadas la economía de la ciudades y la infraestructura de estos servicios pues al haber una mayor demanda y no existir previsión futura sobre la constancia de uso que experimentará la transportación, es que se tiene que los nodos intermodales que existen en las ciudades llegan a ser inútiles y en lugar de brindar un servicio de calidad adecuado por el que el

usuario paga; se termina por entorpecer el proceso de la transferencia que implica la intermodalidad.

Otro aspecto importante que señala *Ciudades para la gente* [Gehl. J (2010)] es que existe una alta presión en la infraestructura del tráfico, generando así que transportarse sea de mala calidad , caro y lento ; tal y como sucede con la ciudad de Puebla.

Por supuesto que la mala infraestructura del tráfico no solo causa deficiencias en el uso y traslado de personas de un punto a otro sino que también determina los flujos dentro de la ciudad y los beneficios que se obtienen en materia de economía, recursos, educación, etc. En su libro *Sistemas de Autobuses para el futuro*, la agencia internacional de energía [IGA (2005)] expone que las grandes poblaciones y la alta densidad de vehículos de todo tipo, implican una mayor congestión de tránsito y lentitud de desplazamiento, lo que nos hace pensar que se convierte en un problemática que está en constante desarrollo y que crece a la par que las grandes ciudades, generando así un alto costo para realizar transiciones y altos niveles de uso de energía, situación que afecta a las grandes masas que hacen uso de los sistemas intermodales y que al mismo tiempo al no haber variedad de opciones, generan las mencionadas obstrucciones. Los costos en la actualidad del transporte público son elevados, porque los integrantes de la sociedad gastan hasta 25 por ciento de sus ingresos en el transporte, por ello se puntualiza que quienes usan transporte privado lo hacen para economizar tiempos de recorrido y no porque no exista un transporte público eficiente que garantice calidad y rapidez en el servicio

Si bien es claro, que el principal nodo intermodal existente en la ciudad tiene 36 años de construida y podría ser referido como la CAPU (Central de Autobuses de Puebla) , la cual

se encarga a la fecha de ser el punto concentrador de las diversas transferencias desde la capital hacia el centro y el sur del país, principalmente. Anteriormente se había proyectado para un uso de 60,000 pasajeros de manera temporal , aunque actualmente se encuentra en constante “mantenimiento” , está saturada en servicios, tiene problemas de inseguridad, ambulante y falta de pavimentación en las calles aledañas.

Puede afirmarse que la central ha rebasado su capacidad para realizar las transferencias , así como que el número de usuarios que utilizan ha sobrepasado la cantidad de usuarios para la que fue creada, pero sobre todo aloja una cantidad menor de líneas de transporte foráneo de las que en realidad se requieren, provocando así que las existentes se saturen y que el nodo como tal atrofie los flujos que se dan dentro de él.

Tomando en cuenta lo anteriormente referenciado, pareciera ilógico seguir operando este sistema intermodal de la forma en la que actualmente se hace, sabiendo que en los últimos años la población ha aumentado exponencialmente y necesita satisfacer necesidades de viaje que ya no solo involucran la parte central y sur del país, sino que también está demandándose el servicio de forma directa a más destinos del país, sobre todo más al norte y al poniente del país.

Es bien sabido que no todos los usuarios tienen la misma capacidad de acceso a todos los transportes para viajar, como resultado de las características económicas, sociales, culturales, etc. y esta una razón más por la que el sistema de transportación terrestre presenta mayor exigencia en cuanto a infraestructura se refiere, que permita solventar la cantidad de personas que utilizan el servicio.

Si analizamos bien la situación de los nodos intermodales en Puebla; un punto detonante de la problemática es el policentrismo, originado por la constante movilidad poblacional a la capital siendo otro de los principales contribuyentes al crecimiento exponencial que se concentra con mayor frecuencia al norte y sur de la ciudad. Como bien se explica en *Demografía y Transporte* (Busière . Y , Madre. J.L , Pérez . S (2009) el reparto de la población por la ciudad y las formas urbanas, marcan los comportamientos y los componentes de la demanda del transporte, conjugándose con los desplazamientos y los flujos dentro de una región específica; siempre partiendo de un punto de origen a un destino final; de tal manera que se traza una línea de deseo cuya función principal consta en satisfacer una necesidad.

El fenómeno del crecimiento de la población tal y como se registra en Puebla, marca tendencias que de alguna manera permiten predecir los comportamientos en materia de movilidad que surgirán en el futuro, esto hace preguntarnos ¿ Porqué si es posible estimar la cantidad de habitantes que poseerá una ciudad emergente en un tiempo aproximado, por qué no se ha planificado a gran escala el adecuado funcionamiento de los sistemas intermodales y sus transportes para esos habitantes?, es interesante notar, cómo la movilidad depende en gran medida de comportamientos individuales y cómo éstos marcan tendencias en cuanto a usos, frecuencias y tiempos.

En la ciudad de Puebla, en los últimos años se ha registrado que el crecimiento poblacional presenta justamente una tendencia de incremento al norte y al sur de la ciudad, en sí por la factibilidad de usos del suelo, pero sobre todo porque el desarrollo industrial y comercial en esas zonas ha crecido en el últimos años, lo que nos hace pensar que los movimientos futuros comenzarán a concentrarse hacia el oriente y occidente de la ciudad,

ya que dentro de algunos años estos focos detonadores habrán alcanzado su máximo desarrollo y capacidad, porque en la zona norte y sur empieza a agotarse el uso de los espacios.

En el caso particular de la zona norte, el beneficio potencial que ha traído consigo el sistema intermodal que allí se encuentra, ha propiciado el incremento de los servicios de transporte público, así como la creación de nuevas rutas que transportan a los usuarios de diferentes partes de la ciudad hasta el nodo intermodal, siendo una vez más otra justificación para explicar por qué se ha saturado el nodo y sus servicios son obsoletos.

La mejora de un sistema o inclusive la expansión de la capacidad de un sistema existente, mediante nueva infraestructura, planeación y nuevas líneas de autobuses que proporcionan más opciones a los usuarios, permite impulsar el uso de otras modalidades que generen mayor rapidez en el flujo de los desplazamientos así como la eficacia de las transferencias. Debe tenerse en cuenta que los beneficios potenciales a corto y mediano plazo se sujetan primordialmente a factores socioeconómicos: la estructura social, los ingresos, pero también a que el desarrollo de los sistemas intermodales debe ser respaldada de manera local con apoyo y financiamiento del gobierno federal mediante acuerdos establecidos con las políticas de desarrollo.

Como otro punto clave de análisis, es que el municipio de Puebla es un paso obligado y estratégico para las actividades del comercio y esparcimiento en la región, lo que genera un gran número de movilizaciones a la capital, ocasionando la acelerada demanda de transporte terrestre foráneo; nótese que éste gran número de movilizaciones exige la

implementación urgente de una infraestructura que contribuya a la conectividad de diversas regiones muy diferente a la que poseemos ahora.

La problemática de la saturación es una situación que afectará gravemente la movilidad en el estado y sus alrededores si no se resuelven los nodos intermodales que se conectan entre sí y se actualicen las tecnologías con las que se están operando actualmente.

Lo que no se está observando es que la saturación derivada de la sobrepoblación, lo que frena significativamente el funcionamiento adecuado del sistema intermodal, que va desde la operación de los transportes hasta tiempos, costos de traslado y accesibilidad.

El crecimiento de la población y por consiguiente de las ciudades, implica sujetar los procesos de modulación del transporte y sus sistemas intermodales a la inclusión social, de tal forma que se permita adecuar los modelos de movilidad a las diversas características y tendencias de los usuarios del servicio, generando así las condiciones equitativas en cuanto a esparcimiento, educación, empleos, etc. que demandan los nuevos modelos de ciudad que se plantean alcanzar; tal es el caso las ciudades emergentes como es Puebla.

Finalmente, es necesario entender que el transporte de personas y mercancías integra procesos económicos, jurídicos institucionales y sociales que constituyen el desarrollo básico de la movilidad de una ciudad. [IMPLAN (2013)] , sin embargo la situación actual del crecimiento de la población en Puebla entorpece el flujo de estos procesos de tal manera que la capacidad de solvencia de los actuales nodos intermodales no logra abastecer los requerimientos de una sociedad más propensa y ávida por movilizarse constantemente para localizar oportunidades que aseguren una mejor calidad de vida.

Desde mi punto de vista y a forma de conclusión, sería de vital importancia tener otra estación al sur, ya que la ciudad se conecta con el periférico ecológico que tiene salidas hacia el Distrito Federal y Veracruz”, y que este nuevo sistema intermodal garantice a Puebla la infraestructura moderna y suficiente, que promueva la prestación de servicios competitivos y de calidad, y que responda principalmente a las expectativas de la ciudadanía y a las tendencias tecnológicas, contribuyendo con ello al desarrollo sustentable de la ciudad, preservando el medio ambiente y la seguridad, y que en este contexto el transporte público signifique mayores oportunidades de beneficio para la sociedad, menores tiempo de recorrido y abata los costos del transporte.

Mejía Medina, Erandi.

La movilidad privada

La movilidad es el acto de desplazarse de un lugar a otro usando algún modo de transporte, como al significado social y cultural de ese desplazamiento. La movilidad privada se refiere específicamente al uso del automóvil como principal medio de transporte en las ciudades.

Dávila (2012).

Hoy en día el automóvil ha modificado decisivamente la estructura de las ciudades, el medio ambiente y las conductas sociales. A fines del siglo XIX la revolución industrial trajo consigo la mecanización y la disminución del esfuerzo humano. El automóvil fue adoptado en gran parte del mundo hacia 1940 y ha producido grandes cambios en los modos de desplazamiento.

Como explica Mendoza-Hauchecorne (2013) Los espacios para el automóvil transforman las ciudades de manera radical. Se crean espacios para incentivar su uso., carreteras, autopistas, estacionamientos, servicios drive, etc. El modelo de la ciudad americana con sus interminables caminos para los automóviles se estandariza, ocasionando un incremento exponencial de la mancha urbana debido a la rapidez con la que las personas pueden desplazarse. Las distancias entre el trabajo, la vivienda, lugares de recreación, escuelas, comercio, se hacen mayores ocasionando una falta de accesibilidad para los usuarios que no tienen los medios para poseer un automóvil privado. Los transportes públicos pasan a ser menos importantes en la movilidad de la ciudad ya que no cumplen con las expectativas de libertad y confort de los habitantes de la ciudad y esto ha ocasionado que este medio de transporte sea rápidamente abandonado.

El progreso del automóvil y sus infraestructuras ha creado embotellamientos, accidentes viales, contaminación, tiempos de desplazamiento largos y ciudades dispersas poniendo en riesgo la calidad de vida de los habitantes.

Las ciudades mexicanas, como la mayoría de las ciudades del mundo, originalmente se desarrollaron para maximizar la accesibilidad. Eran comunidades compactas con usos de suelo mixto, donde caminar y andar en bicicleta eran los principales modos de transporte ya que podías desplazarte sin problemas, la accesibilidad era muy eficiente además de que es un medio de transporte que no genera contaminación durante su uso, el cuerpo realiza actividades físicas significativas para su bienestar. Sin embargo, entre 1950 y 2000 las ciudades mexicanas se dispersaron y se volvieron dependientes del automóvil, poniendo por debajo el transporte público, el peatón y la bicicleta. Se señala que la tasa de

motorización en México es más alta que la vivida en países desarrollados en décadas pasadas y se alcanzarán niveles de saturación. Litman (2012)

En mi opinión la gran importancia que le han adjudicado al automóvil como el principal medio de transporte que denota jerarquía, desigualdad e individualismo entre la población y que promete ser un medio de libertad se termina atando al tráfico que toma gran parte del tiempo que utilizamos para transportarnos, arriesgando la calidad de vida en la ciudad. La priorización de la movilidad privada ha ocasionado que la mancha urbana crezca exponencialmente ya que se crea una menor relación entre distancia y tiempo permitiendo que el desplazamiento entre la escuela, la casa, el trabajo, el espacio público, zonas de recreación, etc., sea aparentemente más eficiente, pero que trae consigo problemas mayores que han impactado en gran medida al medio ambiente, la sociedad y la calidad de vida. El desarrollo de estas ciudades ha creado un modelo disperso que se vuelve inaccesible para un gran número de personas que no cuentan con las posibilidades de poseer un automóvil privado ya que la infraestructura delimita otros tipos de movilidad, como lo son la no motorizada y el transporte público.

En el año 1800, los norteamericanos recorrían un trayecto diario de 50 metros; ahora ese trayecto es de 50 kilómetros. Se calcula que en la actualidad más de 600 millones de automóviles circulan por las calles y carreteras del mundo. Cada año se fabrican más de 50 millones de automóviles. En China el número de automóviles pasará de los 21 millones registrados en 2005 a unos 573 millones en 2050.

Actualmente un gran porcentaje del presupuesto público de inversión está dirigido al transporte privado. *Este porcentaje de los recursos federales invertidos en las zonas metropolitanas es utilizado para mantener y ampliar la infraestructura vial en obras como*

autopistas, libramientos, puentes, pasos vehiculares, distribuidores, entronques etc., que permiten el uso eficiente del automóvil. De acuerdo al análisis realizado de los fondos y recursos federales que se desprenden del Presupuesto de egresos de la Federación, Garduño (2012) nos muestra que: “las zonas metropolitanas más grandes e importantes del país ejercieron un total de 12,781 millones de pesos de inversiones en movilidad en el ejercicio fiscal 2012.2 Esto representa el 25% del total de recursos de los fondos y programas federales analizados. Si bien esta cifra indica que la movilidad es un tema relevante para las zonas metropolitanas, un análisis más preciso muestra que la mayor parte de estos recursos se sigue destinando a ampliar y mantener la infraestructura vial” esta inversión lleva consigo múltiples reacciones negativas ya que impide invertir en medios alternativos de transporte que podrían ser más eficientes y sustentables para la vida en la ciudad. El gobierno prefiere invertir en infraestructura vial que solo resuelva problemas temporales de movilidad. Una tendencia de inversiones y de gasto público que beneficia principalmente a los automovilistas y deja de lado a la mayor parte de la población, que camina, anda en bicicleta y utiliza el transporte público volviéndose una ciudad menos accesible.

Continuar esta tendencia representa costos sumamente elevados para las zonas metropolitanas del país, sobre todo por la congestión vehicular y la expansión urbana.

De los casi 13 mil millones de pesos ejercidos en inversiones en movilidad durante 2012, sólo una tercera parte se destinó en proyectos de movilidad sustentable y mejoras del espacio público. El 4% de los recursos se utilizó para mejorar la accesibilidad y movilidad de los peatones; solamente 1% se dedicó para inversiones en infraestructura ciclista. Mientras tanto, el 9% se destinó para mejoras en el espacio público y 21% al transporte

público. Sin embargo, de los recursos ejercidos en inversiones para el transporte público, el proyecto para la construcción de la línea 12 del metro en el Distrito Federal fue en donde se destinó la gran mayoría de recursos (más del 95% del total), por lo que la inversión en el resto de las zonas metropolitanas en transporte público fue de sólo 1%. Realmente una porcentaje muy deplorable si tomamos en cuenta que un gran número de personas utilizan este medio de transporte. En cambio, 65% de los recursos fueron destinados para ampliar y mantener la infraestructura vial que destina los recursos de toda la población para atender un sector que solo es utilizado por un porcentaje menor de habitantes. Garduño (2012)

Es increíble que no se tome en cuenta la movilidad del mayor porcentaje de la población que debe limitarse a los recursos que se proporcionan para medios de transporte colectivos que son ineficientes y de mala calidad, proporcionan a los usuarios un estilo de vida degradante en condiciones insalubres para las personas. Si lo vemos del lado lógico creo que la inversión necesaria para hacer grandes cambios en la movilidad no motorizada y el transporte público son de menor costo que los que se realizan para movilidad motorizada de uso privado

Notimex (2014) nos informa que; Con una inversión total de cuatro mil 487 millones de pesos se construyeron alrededor de 19 obras viales en diferentes estados de la República durante 2013. Detalla que los trabajos disminuyen el tiempo de traslado, la contaminación y agilizan el tránsito de personas” En mi opinión pueden llegar a generar mayores problemas en la ciudad si se intensifica el uso del automóvil hasta llegar al punto en el que la infraestructura ya no se de abasto con la cantidad de vehículos motorizados privados que se encuentran en la ciudad.

Debido al desinterés que se tiene por el uso de transporte público y a la baja inversión que se destina para este medio, los planes de desarrollo urbano no incorporan el uso del transporte colectivo, como vimos con anterioridad gran parte del presupuesto no se invierte

en este tipo de transporte a pesar de que estos recursos son fundamentales para las ciudades del país. La dependencia de gran parte de los municipios de recursos provenientes de la federación y la escasa recaudación local, limita su capacidad para financiar proyectos que reduzcan la dependencia del uso del automóvil. El destino de los fondos federales puede marcar la diferencia entre mejorar la calidad de vida en las ciudades, a través de inversiones en transporte público y modos no motorizados, o continuar con un modelo centrado en el automóvil, que tiene altos costos para la sociedad. (Garduño) 2013

La falta de proyectos eficientes para la implementación de un transporte colectivo de calidad que proporcione condiciones de confort inadecuadas para los usuarios ha ocasionado que los traslados cada vez sean más deplorables y al no planificar correctamente este tipo de movilidad se generan rutas que no se conectan entre sí y que más bien están funcionando de manera individual y es por eso que las personas se ven obligadas a recorrer grandes distancias a diario solo para llegar a su destino por lo que estos largos trayectos provocan un considerable aumento en el costo del sistema de transporte público. De acuerdo con Alcántara(2010)el problema se agrava debido a la precariedad del sistema vial en las áreas periféricas y a la baja calidad del transporte público.

El crecimiento exponencial de la mancha urbana ha generado que no existan los medios adecuados para el traslado de los usuarios, se incrementó la demanda de viajes pero no la mejoría de la infraestructura de transporte público generando insuficiencias en los modos de transporte.

De acuerdo a lo anterior la Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal (2011) se expone lo siguiente:

Una problemática para la movilidad es una red vial deficitaria, rebasada en una capacidad con fallas de integración para facilitar transferencias en los modos de transporte y entre las vialidades primarias y las secundarias, donde a su saturación se le suman deficiencias en la administración, control y regulación del tráfico, así como una escasa cultura vial que colaboran a acentuar los congestionamientos. El resultado es una sistemática saturación y la consiguiente reducción de velocidad junto a un mayor impacto ambiental. De esta forma la tendencia al incremento de los viajes en toda la zona metropolitana se enfrenta a déficits, insuficiencias y distorsiones de la red vial y de la red de transporte.

La priorización de obras viales ha generado intensificar el uso del automóvil.

De acuerdo con Gelh (2013) “más caminos — más tráfico; menos calles — menos tráfico” (pag. 8) por lo que la creación de infraestructura para el uso eficiente del automóvil llega a solucionar problemas, relacionados con la congestión vial o desplazamientos con mayor fluidez, en un tiempo temporal ya que al proporcionar los medios para que los vehículos circulen más libremente por las calles de la ciudad se ocasiona que el uso del automóvil se intensifique ya que no se está solucionando el problema a fondo de la movilidad urbana sino que simplemente se está dando una solución a corto plazo y no se toma en cuenta que el crecimiento de la mancha urbana trae consigo el crecimiento de la población que al no tener un medio más eficiente de movilidad debido a que el transporte público se satura por la demanda del mismo ocasiona que se intensifique el uso de la movilidad privada

De acuerdo con Medina (2012) el crecimiento del parque vehicular ha dado paso a reducidas opciones de transporte y a patrones de desarrollo urbano orientados al automóvil generando un ciclo de dependencia por el uso del automóvil. Las estimaciones señalan que

si esta tendencia ,de priorizar la infraestructura para el automóvil a costa de la movilidad no motorizada y la del transporte público, hacia 2030 podría tenerse una flota vehicular de 70 millones de vehículos, compuestos principalmente de vehículos particulares y vehículos deportivos utilitarios.

David Sheilds, consultor y experto en energía, se refirió a la relación que existe entre el incremento del uso del automóvil y el deficiente sistema de transporte público en el artículo “Alarmante, incremento en el uso del auto en México; no hay ciclistas” por Alejandro Paez: “Hemos creado muchos incentivos para el uso del vehículo particular y uno de los incentivos es la mala calidad del transporte público” (prr. 7)

Al proporcionar espacios para el automóvil como lo son los estacionamientos gratuitos en los centros de las ciudades, la construcción de puentes, distribuidores, pasos vehiculares y otros medios para que el flujo de automóviles sea más eficiente se provoca que las personas opten más por este medio de transporte que les proporciona aparentemente una mejor calidad de vida, algo que los medios de transporte colectivos no proporcionan además de que las instalaciones y los transportes que se utilizan para este fin son de mala calidad por lo que es mayormente utilizado por personas de bajos recursos que no tienen la posibilidad de comprarse un carro y sus alternativas de transporte suelen ser la bicicleta, el transporte público y caminar. Un gran porcentaje de la población es quien vive de esta manera y no se le proporcionan los recursos necesarios en la ciudad para que su desplazamiento sea más equitativo y confortable además de que la reparación o la creación de espacios para uso público en lo referente a la movilidad genera un gasto menor al que se utiliza para la infraestructura de la movilidad privada por lo tanto es más eficiente invertir en la caminabilidad, la movilidad ciclista y el transporte público que generaría un mayor bien para

gran parte de la población. Estas formas de transporte, además, le otorgan marcados beneficios a la economía y al medio ambiente, ya que reducen el consumo de recursos, limitan las emisiones de carbono y disminuyen los niveles de ruido.

La movilidad privada ha ocasionado la desintegración de la sociedad, complicando la construcción de ciudadanía ya que se crean ciudades para la velocidad, ciudades en donde la mayor prioridad es el desplazamiento privado ,en donde el sentido de habitabilidad de una ciudad se ha perdido y la relación directa con las personas cada vez se va deteriorando, ya no se disfruta de una charla caminando por las calles de la ciudad porque no hay un sentido de caminabilidad, la ciudad se ha vuelto fría y no da pie a fomentar las relaciones sociales más estrecha con los ciudadanos ya que las obstrucciones que han generado las obras viales deploran la accesibilidad, el confort y la identidad en la ciudad, se ha creado una ciudad en donde el sentido de vivir la ciudad se ha limitado a simplemente el desplazamiento de un lugar a otro sin un paso intermedio. Gelh (2013) explica que

“La dimensión humana ha sido minimizada como una cuestión a atender dentro del planeamiento urbano, mientras que otros temas, como el manejo del constante aumento del tráfico vehicular, han pasado a ser primordiales. A esto hay que sumarle que las diversas ideologías que han dominado la disciplina —principalmente el modernismo— le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes.”(pag. 3)

El crecimiento disperso de la ciudad ha generado que los usos de suelo se fragmenten por zonas, se crean lugares dedicados a cada actividad lo que hace menos accesible los espacios, por ejemplo: para trasladarte de tu casa al trabajo debes dedicar horas de tu día para ese fin ya que al ser una ciudad dispersa las distancias se hacen mayores además de tener que enfrentarte al tráfico que los vehículos privados ocasionan , es por eso que la

ciudad se vuelve menos accesible a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudades por eso que te limitas a ciertas áreas de la ciudad a las que puedes desplazarte con mayor facilidad. La estructura de la ciudad no permite que puedas interactuar con mayor facilidad con la sociedad, las personas optan por no desplazarse ya que prefieren quedarse en casa adecuándose a una movilidad virtual y las interacciones en la calle y en los espacios públicos cada día pierden valor.

El experto en ecología Cuadri de la Torre aseguro que:

“Es necesario disfrutar la ciudad para crear ciudadanía. Si las calles son exclusivas para autos privados el resultado es una ciudad ineficiente, contaminada, generadora de gases de infecto invernadero, donde se va destruyendo la vida cívica, la vida social”, advirtió y recordó que ciudades como Atlanta, Santiago y Lima, han apostado por el esquema de ciudades segregadas y han dado como resultado espacios ineficientes, desarticulados, aislados, donde no hay vida cívica, no existe vida social y el tejido de la sociedad está destruido.”

La ciudad debe ser un lugar de encuentro social en donde las personas puedan convivir sin tener que limitarse a los inconvenientes que ocasione el automóvil.

Finalmente llegue a la conclusión de que el automóvil es la principal influencia del desarrollo urbano de un modelo de ciudad dispersa y al priorizar su uso se crea una ciudad inaccesible que limita el uso de sus bienes y servicios a aquellos que tengan la capacidad económica para poder desplazarse con mayor facilidad en un vehículo privado.

La incentivación del uso de la movilidad privada al crear una infraestructura con mayores posibilidades de un flujo eficiente ha generado que se descuiden otros tipos de movilidad como lo es el transporte público que posee instalaciones humillantes para el ciudadano ya que su uso se asigna para las personas de bajos recursos y por eso los gobiernos no creen

conveniente invertir mucho en este tipo de movilidad a pesar de que los camiones, metros, combis y demás medios de transporte público se saturan y degradan la calidad de vida de las personas.

La movilidad privada genera un gran riesgo en el crecimiento de la ciudad ya que ha provocado que el tejido social se fragmente, generando barreras que no permite una buena relación social. Los usos de suelo se han zonificado, creando que los desplazamientos sean más largo y eso aumente el costo de la movilidad motorizada y que la movilidad no motorizada no sea una opción viable para trasladarse de un lugar a otro ya que no existen los medios por los cuales la ciudad se pueda circular adecuadamente.

La priorización de la movilidad privada ha generado un modelo de ciudad dispersa.