

# Panorama del transporte público y privado en la metrópoli

Bernardo Navarro Benítez  
Departamento de Teoría y Análisis



Por qué nos importa el fenómeno del transporte metropolitano a los diseñadores, cuando aparentemente se nos presenta como un asunto muy alejado de nosotros? Dos son las principales respuestas a esta interrogante:

1. Todos los que habitamos en metrópoli como la de México utilizamos buena parte de nuestro tiempo y una porción de nuestros recursos en trasladarnos cotidianamente.
2. El transporte y la movilidad son o deberían ser objetos de estudio y "objeto de transformación" privilegiados del diseño.

Desarrollemos lo anterior exponiendo a la vez el complejo panorama del transporte.

**Más de 30 millones de tramos de viaje se realizan cada día tan sólo para permitir el traslado de las personas.**

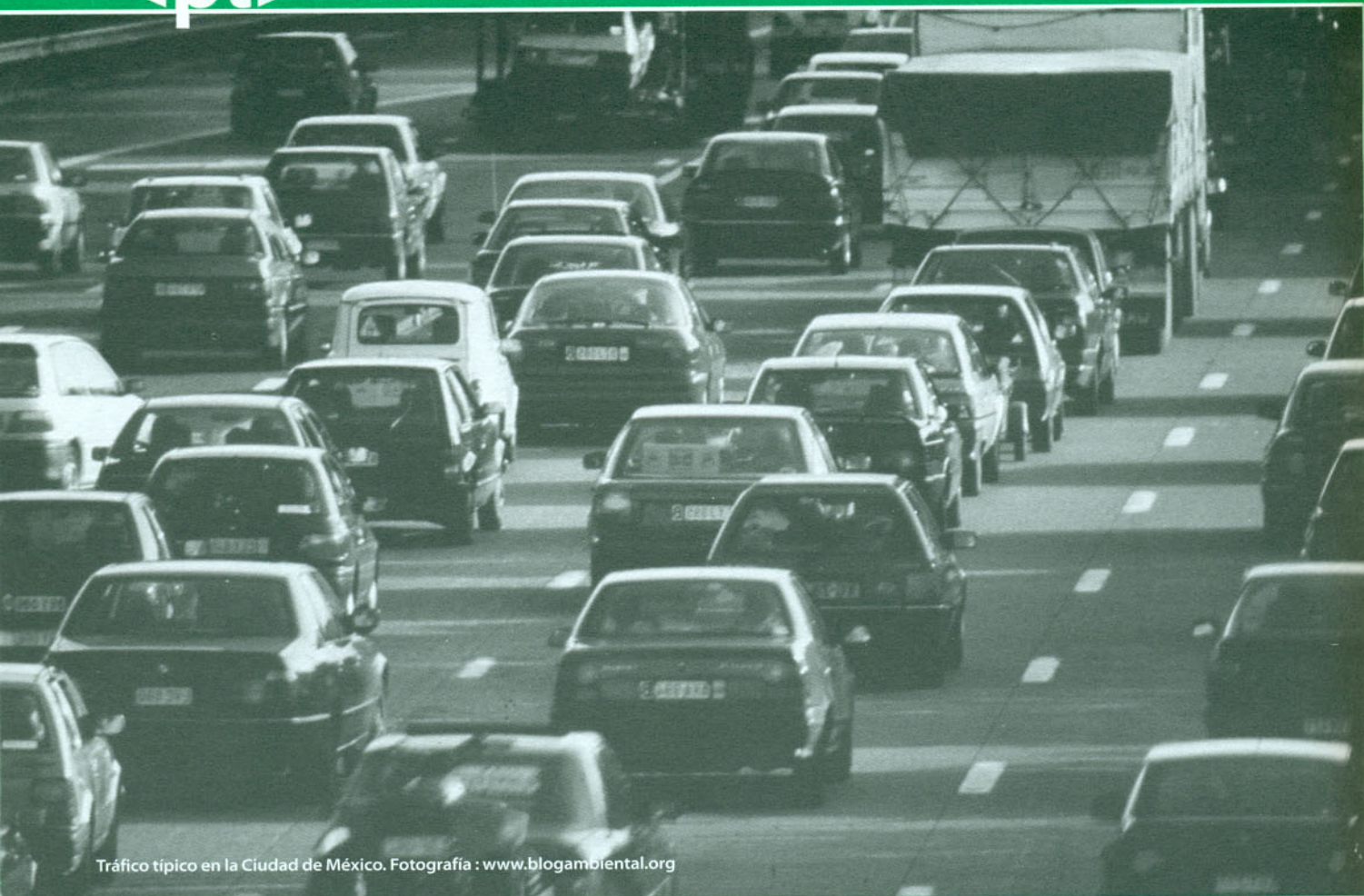
## El fenómeno del transporte

Con crisis o en la bonanza económica, el fenómeno de la movilidad mediante el transporte motorizado en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) es impresionante:

Más de 30 millones de tramos de viaje se realizan cada día tan sólo para permitir el traslado de las personas. Estos se hacen en una cantidad superior a cinco millones de vehículos. Cuatro de cada cinco de estos desplazamientos se llevan a cabo en transporte público (colectivos, metro, autobuses, taxis, trolebuses y tren ligero) y solamente uno en transporte particular.



Tráfico típico en la Ciudad de México. Fotografía: [www.panorama.com](http://www.panorama.com)



Tráfico típico en la Ciudad de México. Fotografía : [www.blogambiental.org](http://www.blogambiental.org)

La mayor proporción de los desplazamientos se realizan en los colectivos (combis, vans, microbuses y en menor proporción en autobuses). Este servicio representa más de 60% de los desplazamientos en transporte público, y se lleva a cabo mayoritariamente en unidades de baja capacidad, obsoletas e inadecuadas para el traslado colectivo de personas. En ello ha incidido, no por responsabilidad de

### Distribución porcentuales de tramos de viaje en transporte colectivo

| Tipo de vehículo  | Número de tramos en millones | Porcentaje |
|-------------------|------------------------------|------------|
| Colectivo         | 14.12                        | 60.16      |
| Metro             | 4.16                         | 17.61      |
| Autobús suburbano | 2.20                         | 9.38       |
| Taxi              | 1.80                         | 7.68       |
| Autobús RTP       | 0.61                         | 2.60       |
| Metrobús          | 0.24                         | 1.04       |
| Trolebús          | 0.21                         | 0.91       |
| Tren ligero       | 0.12                         | 0.52       |
| <b>Total</b>      | <b>23.48</b>                 | <b>100</b> |

Fuente: Encuesta Origen-Destino, 2007, INVI, 2008

## ...impresionante expansión de los autos en la metrópoli, a tasas tres veces por arriba del crecimiento poblacional...

los propios diseñadores, la ausencia de diseño, ergonomía y adaptación científica de los vehículos al servicio público.

Complementariamente, y no de menor importancia es que los colectivos generan severos impactos ambientales junto con las otras alternativas de transporte de baja capacidad, así como el transporte de carga. Así, en nuestra ciudad hasta 90% de los gases de efecto invernadero son responsabilidad del sector transporte. Aquí también el aporte epistemológico y las visiones alternativas de sustentabilidad "viable" de los diseñadores serían de gran valía, desafortunadamente sus reflexiones y propuestas no han logrado arraigar en la toma de decisiones.

De gran importancia también ha sido la impresionante expansión de los autos en la metrópoli, a tasas 3 veces por arriba del crecimiento poblacional, al igual que las motos que han aumentado 10 veces más que la población del D. F., durante la última década.

### El transporte predominante

Igualmente, los colectivos que se expandieron durante las décadas de los años ochenta y los noventa, al calor de las políticas neoliberales, sustituyendo la crucial labor de los más de cuatro mil autobuses de la Ruta-100, que alimentaban a la red del STC-Metro, han sido alternativas que han fomentado la expansión urbana no controlada, discontinua y con bajas densidades. Por ello, resultan de gran valor la visión y propuestas de planeación urbana de los planificadores territoriales para incidir positivamente en la racionalización de los desplazamientos metropolitanos, cuya magnitud e importancia pueden observarse en la figura 1.

(Continuará)

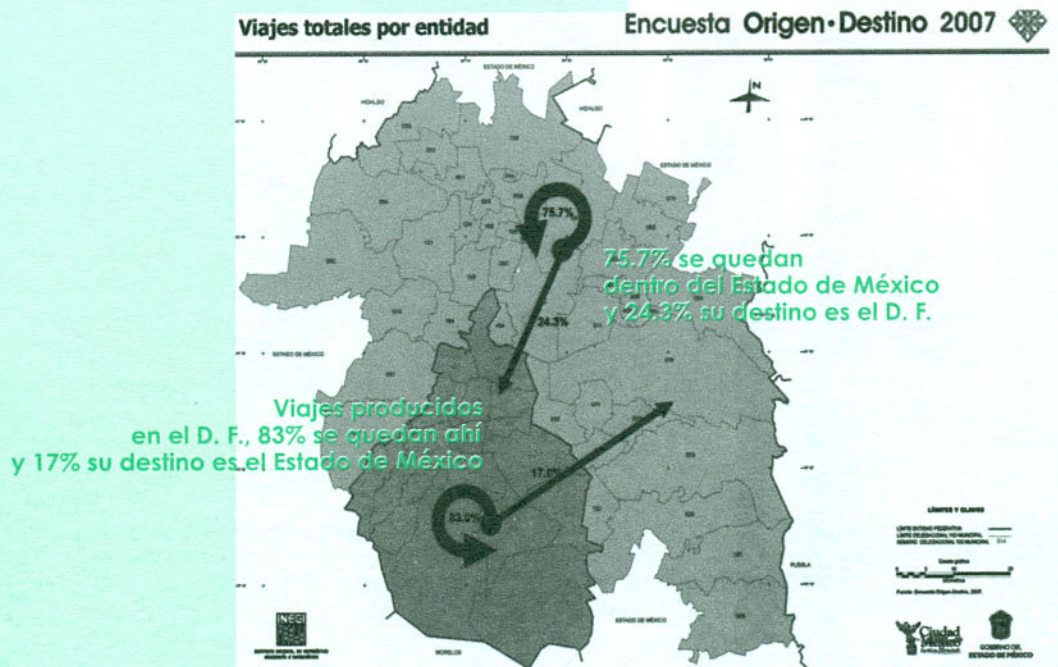


Figura 1 Viajes totales por entidad