

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS EN LA ZMCM

Profa. Norma Josefina Ruiz Castillejos
Instituto Politécnico Nacional

INTRODUCCIÓN

El problema del transporte urbano existe en todas las grandes concentraciones urbanas del mundo. Es casi imposible prestar un servicio tan indispensable para cualquier población, sin hacer grandes desembolsos en materia de infraestructura, equipo, etc., pero en la ZMCM, el transporte de pasajeros se convierte en un problema mayor, debido al tamaño de metrópoli a la anárquica distribución de sus actividades y al constante crecimiento de población. Existen además elementos políticos y económicos que inciden haciéndolo más grave.

Es conveniente señalar que el problema de transporte urbano en la ZMCM es uno de los problemas más agudos de la zona, por lo cual la obtención de información que nos sirva para el análisis de su complejidad es un trabajo importante para la planificación estatal, ya que de la adecuada planificación, así como de su implementación e instrumentación dependerá, en parte, la solución de graves problemas de tipo social y de tipo económico.

Mientras que el transporte colectivo cuenta con sólo el 5.07% de vehículos, movilizándolo el 79% de los viajes; el transporte particular cuenta con el 94.93% de vehículos y satisface sólo el 21% de los viajes. Asimismo el transporte individual ocupa 10 veces más área vial (4 m²/persona contra 0.4 m²/persona), transportando 9 veces menos personas por hora que el transporte colectivo.¹

Esta situación está muy lejos del sentir de la mayoría de los sectores sociales que integran la ZMCM, quienes sufren en carne propia los serios estragos de la crisis económica actual. Lo que nos llevó a plantear la aplicación de una encuesta de opinión, que nos reflejara el pensamiento de los ciudadanos de la ZMCM.

El panorama que presenta actualmente, el Sistema de Transporte Metropolitano es crítico y puede generar problemas sociales más graves, por lo tanto es por la planeación estatal y la transportación pública de pasajeros en la ZMCM.

Debido a la problemática por la que atraviesa actualmente un servicio tan importante como el transporte urbano de pasajeros en la ZMCM, como parte de la tesis elaborada para obtener el grado en la Maestría de Planificación del Instituto Politécnico Nacional, se aplico **una encuesta de opinión⁽¹⁾**, con la finalidad de obtener un aproximación a la problemática en estudio.

¹ Recordemos que una encuesta de opinión no requiere modelo matemático para su aplicación.

Objetivo

- Mostrar y analizar en forma general los principales problemas a los que se enfrentan los usuarios del servicio de transporte colectivo urbano, como son: tarifas, tiempos de recorrido, costo de recorridos, así como la opinión sobre servicio rutas, subsidios, transporte estatal y concesionado

Desarrollo

El cuestionario se elaboró tomando como base los aplicados recientemente por el DDF y el INEGI, además de los aplicados por investigadores de la UAM y el Colegio de México, que han abordado esta problemática, seleccionando preguntas que abordan las propuestas que plantean los organismos que intervienen en la planeación de este servicio en el D. F. Abordando: sexo; edad para determinar la media de la población que utiliza los medios de transporte de pasajeros en la ZMCM; nivel de ingresos tomando como punto de partida el salario mínimo; actividad realizada (trabajar o/y estudiar); cuantos tipos de transporte utilizan diariamente; lugar de origen y de destino; que tan cómodo consideran los usuarios los sistemas de transporte; accidentes en sus rutas; velocidad; tiempo de transportación total (ida-regreso); opinión y nivel de conocimiento sobre la planificación del transporte; opinión sobre subsidio y privatización de todos los medios de transporte estatal; opinión sobre la eficiencia de los sistemas de transporte estatales (METRO, Ruta-100 y trolebuses); opinión sobre aumento tarifario; y por último la opinión sobre la unificación de delegaciones del Distrito Federal y municipios conurbados del Estado de México.

Debido a la dinámica del problema se consideró necesaria la aplicación de segunda encuesta de opinión dirigida a los dueños de unidades de servicio concesionado (microbuses), considerándose que de la información obtenida se podrían tener una visión aproximada a la realidad, en primer lugar del nivel de conocimientos de los programas que han surgido del trabajo de los grupos de trabajo de la COMETRAVI, y que afectan directamente a los propietarios de estos medios de transporte. Esta abordó exclusivamente: el nivel de conocimiento de los planes que propone el organismo estatal COMETRAVI, concretamente su propuesta de programa de renovación del parque vehicular.

Posteriormente se empezó a estudiar cuales serían los puntos de aplicación de estos cuestionarios; partiendo nuevamente de estudios anteriores consideramos que lo más adecuado para determinar el espacio muestral de aplicación de la encuesta de opinión, lo mejor era buscar zonas que reunieran las siguientes características:

- a) afluencia de pasajeros,
- b) puntos de traslado,
- c) puntos de entrada o paso en la ZMCM,
- d) puntos de enlace con los municipios conurbados del Estado de México

Partiendo de que este trabajo de investigación tiene, entre sus objetivos determinar si los objetivos propuestos por los organismos estatales se han alcanzado. Además de compararlos con los resultados de otros trabajos de investigación sobre la problemática; los cuales servirían de apoyo para las conclusiones y propuestas, se consideró que la muestra, para ser significativa sería de 1000 cuestionarios, aplicándose 200 en cada una de las zonas, que reunirán las características mencionadas.

Las zonas que reunían las características mencionados fueron las estaciones del METRO, por lo que se determino que la aplicación de la encuesta sería en cinco estaciones del METRO.

Ubicación	Zona	No. de cuestionarios que se aplicarán
Indios Verdes	a	200
Pantitlán	b	200
Observatorio	c	200
Taxqueña	d	200
<u>Cuatro Caminos</u>	e	200
T O T A L :	5	1000

Es importante hacer notar que estas estaciones del METRO, se han convertido en el punto que enlaza con los principales medios terrestres de transporte, tanto para la zona conurbada del Estado de México como en el Distrito Federal.

Como podemos observar, la encuesta aplicada aborda, como ya se menciona: tiempo de traslado, costo del traslado, numero de transporte abordados, planificación del transporte, concesionamiento del mismo. Relacionándose con los puntos que aborda en el grupo de trabajo III Operación de los Servicios, en el grupo IV Tarifas y Aspectos Financieros y en el grupo IX Programa Rector de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de la COMETRAVI.

A continuación se transcribe el contenido de la encuesta aplicada. Tomando elementos, sobre todo de las encuestas del INEGI y de las investigaciones realizadas por el profesor Bernardo Navarro de la UAM, se elaboró la siguiente encuesta:

Fecha: _____	Zona : _ (a) (b) (c) (d) (e) _	
Por favor, lea cuidadosamente y marque una sola respuesta. Gracias por su cooperación.		
Sexo:	(femenino)	(masculino)
Edad:	15 - 20 21 - 25 26 - 30	31 - 35 36 - 40 41 - 50
¿Trabaja?	(SI)	(NO)
Sus ingresos son aproximadamente de:	1 salario mín. 2 salarios mín. 3 salarios mín.	4 salarios mín. 5 salarios mín. más de 5
¿Estudia?	(SI)	(NO)
Marque el tipo o los tipos de transporte que utiliza diariamente:	1.- Metro 2.- R-100 3.- Pesero 4.- Otro camión	5.- Trolebús 6.- Auto partic. 7.- Taxi 8.- ninguno
¿Cuanto gasta diariamente en transportarse?	\$ _____ aproximadamente	
¿Cuanto tiempo utiliza en transportarse diariamente? Si utiliza más de 70 min. anote que tiempo en la siguiente línea: _____	1.- 30 min 2.- 40 min 3.- 45 min 4.- 50 min	5.- 55 min 6.- 60 min 7.- 65 min 8.- 70 min
¿A que delegación o municipio se traslada comúnmente?	_____	
Considera que su medio de transporte es:	1.- Cómodo 2.- Incómodo	3.- Regular 4.- No se
Los accidentes son:	1.- poco frec. 2.- muy frec.	3.- Regular 4.- No se
La velocidad que utiliza es:	1.- Lenta 2.- rápida	3.- Regular 4.- No se
El tiempo utilizado en su traslado es:	1.- Excesivo 2.- Poco	3.- Adecuado 4.- No se
Considera que las rutas existentes son suficientes	(SI)	(NO)
Considera que su o sus medios de transporte son:	1.- Bueno(s) 2.- Malo(s)	3.-Regular(es) 4.- No se
Considera que es necesario la planificación del transporte:	(SI)	(NO)
Conoce algún plan de su delegación o municipio sobre transporte:	(SI)	(NO)
Considera conveniente la privatización del transporte:	(SI)	(NO)

Debe seguirse subsidiando el transporte:	(SI)	(NO)
Considera ineficiente el servicio de METRO, Ruta-100 y el Servicio de Transporte Eléctrico:	(SI)	(NO)
Debería incrementarse el servicio de Ruta-100:	(SI)	(NO)
Debería sustituirse los Microbuses por Ruta-100:	(SI)	(NO)
Considera que el aumento resolvió el problema de transporte:	(SI)	(NO)
Debería unificarse la ZMCM y desaparecer D.F. y Edo. de México:	(SI)	(NO)

Cada zona se caracterizó por actitudes y preguntas diferentes a la hora de aplicarlas, estas no variaron mucho, a continuación se mencionaran brevemente algunas preguntas y actitudes:

- En la Zona A (Indios Verdes) la mayoría reclaman un mejor servicio de autobuses y microbuses y un rotundo no a la venta de Ruta-100, en general en esta zona no hubo problemas para aplicarla tanto a hombres como mujeres, excepto el que predomina en esta gran ciudad el tiempo, la mayoría de la gente se transporta con tiempos medidos y no puede detenerse demasiado.
- En la zona B (Pantitlán) se presentaron casi las mismas características de la zona A, pero hubo más dificultad para que contestaran, porque la mayoría de las personas comentaban que tenía el tiempo medido y perder 5 o 10 minutos significaba llegar hasta 30 minutos o una hora más tarde a sus trabajos y/o domicilios. Las personas en general, se caracterizaron por ser más agresivas que en las demás zonas.
- En la zona C (Observatorio) la mayoría de las personas llegan por esta zona, viajan exclusivamente los fines de semana, por lo que se optó por tratar de implementarlas entre semana, caracterizándose por que un gran número de personas que viven en la ZMCM y concretamente en le DF, se trasladan a Toluca o a la zona industrial de Lerma a trabajar, situación que hace que la gran mayoría de estas personas realizan un desembolso fuerte en el gasto diario para transportarse.
- En la zona D (Taxqueña) se caracterizó por una falta de participación de las mujeres, ya que la mayoría se negaba a contestar, argumentando sobre todo falta de tiempo, pero realmente fue la única zona en la que se presente este problema.
- Por último en la Zona E (Cuatro caminos) nuevamente el principal problema que no permitía que gran parte de las personas, se negaran a contestaran la encuesta, era el tiempo, puesto que la

mayoría de los usuarios venía del municipios conurbados, y con enormes recorridos, además de manifestar una falta de vialidades que redunden en realizar los traslados en menor tiempo del que actualmente utilizan. Esto no permitió que realizaran comentarios y se limitaran a contestar rápidamente, pero también se manifestó una seria preocupación por la posible desaparición de R-100 y el aumento de las tarifas, tanto del metro como de camiones se dejaban en manos de particulares. Es importante hacer notar que esta preocupación se puso de manifiesto en todas las zonas, pero con mayor intensidad en las Zona A, B y E, quienes propusieron que se extendiera R-100 hacia los municipios conurbados, para que el gasto que realizan en pasajes diariamente disminuyera, redundando en un mejoría, por mínima que ésta fuera.

Después de la aplicación de la encuesta se procedió a la codificación para la captura y procesamiento de los datos obteniendo los siguientes resultados:

CONCLUSIONES

Es importante hacer notar que a pesar de lo dinámico que es el problema del transporte urbano en la ZMCM observamos que los problemas que se presentan son en general los mismos tales como distancias de recorrido, gasto diario en transportarse, número insuficiente de medios de transporte y una falta de planeación en las rutas tanto de microbuses como de camiones. Estos problemas están tomando dimensiones enormes, debido al desmedido crecimiento de la ZMCM. Por lo tanto es necesario realizar una planificación de transporte de pasajeros que contemple un verdadero diagnóstico que tenga como objetivo dar un mejor servicio, que no sea a costa de los bolsillos de los usuarios, ya que realmente no se han presentado planes que contemplen todos los elementos que interviene en dicha problemática, por ejemplo el nivel de ingresos en promedio vemos que la mayoría de los usuarios ganan en promedio dos salarios mínimos (48%) y utilizan 6 medios para transportarse (37%) y gastan de 6 a 10 pesos diarios en transporte, utilizando un promedio de 2 horas en transportarse, esto no quiere decir que no existen esfuerzos como los realizados por la COMETRAVI pero mientras este organismo no tenga la investidura legal para implementar lo que propone, no se podrán por en práctica planes que realmente funcionen.

El escenario de la planeación urbana, en nuestro país, y específicamente en la planeación del transporte público urbano, sigue estando delimitado por la contradicción estructural del régimen capitalista de producción, que parte del principio práctico teorizado, de que los supuestos "equilibrios económico-sociales" surgen de la relación de mercado en donde se enfrentarían, en "igualdad de condiciones" todos los individuos, excluyendo toda regulación externa o económica, recordándonos aquella famosa frase darwiniana "el pez grande se como al chico", que surgió en los inicios de la economía capitalista inglesa.

En la estructural en el sistema de transporte en la ZMCM, se hace patente la necesidad de un permanente proceso **de planeación, y no de solución momentánea, a fin de integrar un Sistema de Transporte público funcional que estimule su uso, y desaliente la creciente utilización del automóvil particular, situación que se ha descuidado ya que tanto Ruta-100, como STE en**

lugar de aumentar y mejorar el servicio, han disminuido y tienden a ser desincorporadas del Estado.

Por ello, proponemos que se mantenga un permanente contacto con los habitantes del áreas metropolitana y con los representantes, para conocer los interese como usuarios del transporte, llevando a cabo las modificaciones al marco legal que permitan y estimulen el establecimiento de más y mejores servicios de transporte, con la participación coordinada de las diferentes autoridades, usuarios y prestadores del servicio de esta importante zona del país.

Bajo la dominación de la ideología neoliberal se espera que los "equilibrios" urbanos surjan espontáneamente del libre juego de las fuerzas del mercado y la confrontación de las iniciativas individuales, movidas por intereses particulares. Ignorando así que este libre juego es el que produjo las contradicciones entre los grupos urbanos que conforman la ZMCM, cuya agudización llevó en el pasado, precisamente a la justificada necesidad de planificar, utilizado desde luego **como método o instrumento de su solución.**