



El caos en el transporte público de la Ciudad de México tiene difícil solución

A pesar de los esfuerzos de diferentes gobiernos por implementar nueva infraestructura, falta tomar en cuenta dos elementos: modernización y ordenamiento urbano.

Diana Zavala

Después de dos horas, un trasbordo y de esquivar peleas y saturación del transporte, Carolina Cervantes llega a su trabajo. Se traslada de la alcaldía Milpa Alta a la Cuauhtémoc en una combi y en el Metro que, al día, le quitan cuatro horas de su tiempo. Pero para ella no es nuevo. Cuando estudiaba tardaba lo mismo en llegar a Ciudad Universitaria.

“Simplemente no trabajo cerca de mi casa o no voy a la escuela porque en Milpa Alta sólo hay una universidad. Y en cuanto a trabajos, impera el informal. Es muy poquito lo que puedas abarcar, por ejemplo en comunicación. Las pocas empresas que hay son muy familiares”, cuenta Caro Cervantes, social media manager.

Antes del incendio en la subestación del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), que ha provocado [complicaciones en los traslados de quienes habitan y laboran](#) en la capital del país, transportarse de las orillas de la CDMX a las zonas de trabajo —los corredores más importantes son Polanco, Reforma y Santa Fe—, ya era toda una odisea.

A pesar de los esfuerzos de los distintos gobiernos en implementar nuevos medios de transporte como el Metrobús y actualmente el Cablebús, hay dos elementos que juntos provocan fotografías de estaciones del metro saturadas: la falta de mantenimiento y el desorden urbano.

Modernización y ampliación

“Lo que pasó en el Metro habla de la necesidad no sólo de ampliación, sino de modernización y de buscar cómo movemos a las personas en la ciudad. Tan sólo las líneas del STCM mueven a 75% de la población. Por ejemplo, en la ruta de la Línea 3 tenemos de manera subterránea a este transporte y por arriba al Metrobús, lo que habla de su saturación (...) necesitamos una cantidad muy importante de dinero, inversión pública y privada, para poder satisfacer las necesidades de la megalópolis”, considera Ignacio García de Presno, socio líder de Infraestructura de KPMG México.

Esta necesidad contrasta con la realidad. La subestación que se quemó el pasado 9 de enero y que afectó a 1.4 millones de pasajeros diarios que se movilizan en las seis líneas del metro que suspendieron su operación —actualmente ya reanudaron el servicio la 4, 5 y 6— tuvo un recorte presupuestal de 1,452 millones de pesos en 2020, debido a la contingencia sanitaria.

El sistema por sí mismo es eficiente. Sin embargo, a 52 años de su inauguración, son pocos los recursos destinados a un mantenimiento profundo.

El incidente podría llamar la atención de las autoridades para destinar mayor recursos a este medio de transporte masivo, sin embargo, faltaría un elemento importante: la previsión; “somos reactivos, nada planeadores”. explica García de Presno. Para ello no sólo es necesario trazar nuevas rutas y mecanismos, esfuerzos que han hecho las autoridades, sino tomar en cuenta más elementos.

“La Ciudad de México en términos relativos es una ciudad con muy buena infraestructura. Es una ciudad moderna en donde la mayoría de la población tiene acceso a esta infraestructura de servicios públicos. Sin embargo, hay una gran problema por temas de la demanda, y calidad de este tipo de infraestructura. Y hay poco margen para hacer nueva infraestructura. Muchos de los del tema que hay que atender en la CDMX es que es una ciudad con un porcentaje muy alto en términos de urbanización”, indica Roberto Ballinez, director ejecutivo senior de Deuda Subnacional e Infraestructura de HR Ratings.

Explica que, lo que se debe atender de manera urgente, es la mejora de las infraestructura existente. Además de poderse evitar futuros incidentes que pongan en jaque a la movilidad de la ciudad se podrá aprovechar su uso y brindar mayor seguridad a los pasajeros. El refrán “más vale prevenir que lamentar” es fundamental para vehículos que trasladan a millones de personas todos los días, y que contribuye al desarrollo de una de las ciudades más importantes del país.

Como solución a la saturación del transporte público, cada gobierno de la capital del país ha realizado propuestas. Durante el gobierno de Marcelo Ebrard se inició la Línea 12 del Metro, en la administración de Miguel Ángel Mancera se planeó su ampliación, que verá la luz hasta 2022, y la actual jefa de gobierno Claudia Sheinbaum ha aportado las líneas 1 y 2 del Cablebús, además del Trolebús elevado.

De manera simultánea se han retirado de circulación vehículos obsoletos, y se han sustituido líneas de microbús con formas de movilidad más eficiente. Pero la demanda persiste, reconoce Ballinez.

Ordenamiento urbano

No sólo personas de la Ciudad de México usan el transporte. También pobladores mexiquenses, de Querétaro, Hidalgo y Puebla se trasladan a la capital del país, en donde se concentra la oferta de empleo y servicios.

Iván Martínez, quien se dedica a la gestión de redes sociales, se ha trasladado la mayor parte de su vida de Nicolás Romero, Estado de México, a la capital del país. Cuando estudiaba la universidad su recorrido duraba entre dos horas y media y tres; pero había días en donde el traslado se prolongaba hasta cuatro. Usar combi, Tren Suburbano y Metro todos los días, son la única alternativa que tiene para poder construir la vida que desea. “Todas las oportunidades de crecimiento están allá”, comenta refiriéndose a la CDMX, “aquí no hay tantas alternativas de alto nivel en cuanto a educación ni trabajo”, agrega.

Alcanzar las oportunidades que Iván Martínez busca aprovechar, no es fácil. Además de las más de seis horas del día que tarda en transportarse, tiene que enfrentar desmañanadas, tráfico, gasto e inseguridad. Cuenta que en sus recorridos ha sufrido cuatro asaltos.

“No es exclusivo de la CDMX, pasa en todas las metrópolis del mundo, en donde hay mayor densidad en algunas zonas. La ciudad centrífuga los traslados desde las orillas. Pero es imposible cambiar esta estructura de la noche a la mañana. Es necesario un desarrollo ordenado; mientras tanto, se necesitan mecanismos de comunicación que trasladen a las personas a sus centros de trabajo”, agrega Ignacio García Presno.

Ante los precios altos de vivienda en la capital del país, Carolina Cervantes e Iván Martínez, como muchas otras personas, optan por trasladarse diariamente a través del transporte público, “es más económico que pagar una renta”, explica Cervantes. El elevado precio del uso del suelo se ha intentado combatir en la actual administración, con el desarrollo de inmuebles de interés social en 12 corredores inmobiliarios ubicados en zonas como el Centro Histórico, Chapultepec y Reforma.

Pero, además se necesita llevar la inversión al perímetro de la capital del país, aunque tampoco será fácil. Se necesita infraestructura de salud, educativa y comercial, además de hidráulica y vial, para lograr un desarrollo urbano ordenado.

Mientras tanto, de manera paralela se deben incrementar los esfuerzos por dar formas de transporte alternativas; “apelando al tema de la contingencia climática y todo lo adverso que pudiera traer el tema de la contaminación, pues se tendrían que favorecer estas opciones como ciclovías, en la medida de lo posible”, agrega Roberto Ballinez, de HR Ratings.