

El transporte urbano en condiciones de emergencia

**Efecto de los sismos de septiembre de 1985
sobre el desplazamiento de personas y mercancías
en la ciudad de México**

MARGARITA CAMARENA LUHRS

Este trabajo tiene por objeto presentar el efecto que ocasiona la interrupción del desplazamiento de personas y mercancías en condiciones de emergencia. Además, destaca algunos rasgos de la infraestructura y operación del transporte para poner énfasis sobre las repercusiones que provoca en el espacio vital de la población urbana.

INTRODUCCIÓN

El transporte urbano e interurbano de personas y mercancías es resultado del deseo de desplazamiento de la población y una parte importante de las actividades que animan la vida social. En nuestro país, el transporte en grandes distancias o en el interior de las ciudades funciona normalmente en condiciones cercanas a las que se aprecian en situaciones de emergencia. El caos que acompaña la operación del transporte es sorteado con habilidad extraordinaria por los agentes involucrados, de tal modo que garantiza la satisfacción de la demanda y con ello, la continuidad y permanencia del mismo.

En la realización de diversos propósitos que requieren del traslado a distintos sitios, el transporte hace suyos, momentáneamente, los fines de las actividades que enlaza: del consumo para la producción, de la distribución para la comercialización, de éstos para dar acceso a la población a los bienes que necesita para mantener su vida. En la actividad del transporte están presentes otro tipo de fines, además de los mencionados —los cuales hacen posible la convergencia y simultaneidad de las actividades—; se trata de fines menos tangibles y explícitos que por lo general sólo pueden apreciarse cuando se encuentra alguna restricción para poder disfrutar de

su cumplimiento: es el caso de la libertad de desplazamiento, encuentro y reunión, que tiene en el transporte uno de sus medios principales.

La división del trabajo, la especialización de las actividades y, paralelamente, de los espacios que le corresponden, han coincidido con el trazo de calles y avenidas en las ciudades, y caminos y carreteras fuera de ellas. Lo peculiar es que de esa coincidencia se ha generado una dependencia casi absoluta de los automóviles para dar respuesta a la demanda de transporte.¹ Aunque recientemente se han tomado medidas para resolver esta desproporción en el empleo de los distintos modos de transporte, la realidad es que por el momento y quizá durante varios años más seguirá agudizándose el problema de transporte por la falta de vías y de vehículos alternativos o complementarios a los que ofrece el automóvil.

Al problema cuantitativo que de hecho existe y se expresa en la desproporción entre el uso individual y colectivo de los automóviles (lo cual provoca un notable deterioro de la calidad del ambiente en las ciudades y en los puntos de convergencia de las rutas), la falta de vías y vehículos alternativos y la extensión y orientación concéntrica en el Valle de México de la vialidad construida en el país (que condiciona la dirección de los flujos de transporte y acentúa la concentración de las actividades), se agrega la adaptación de la circulación de personas y mercancías que ha promovido la evolución errática de prácticas de desplazamientos y el funcionamiento anárquico del transporte.²

Las dificultades que estas condiciones presentan al transporte para que éste facilite la vida en la ciudad hacen evidente la urgencia de soluciones que garanticen las seguridades fundamentales de la población. Debe tomarse en cuenta que estas garantías a la población, incluidas las posibilidades de acceso a los lugares donde desempeña sus actividades vitales, están supeditadas tanto a objetivos que sigue el desarrollo de la producción, de las experiencias y valores y de la sociedad misma, como a un cierto ritmo de vida.

La dinámica de la ciudad de México hace que dado el orden impredecible que la caracteriza, sea difícil estimar el riesgo de desastre en el cual vive su población. Sin embargo, es evidente que la concentración de la población, actividades e instituciones, junto con la limitada disposición de recursos físicos y sociales, impiden enfrentar con éxito los serios desajus-

¹ En la ciudad de México el 3% de los vehículos en circulación —automóviles de alquiler, trolebuses, camiones de la Ruta 100 y Metro— realizan el 86% de los viajes-persona diarios, mientras que el 97% restante de los vehículos en circulación, compuesto por los automóviles particulares, realiza el 14% restante de los viajes-persona diarios. COVITUR, *Anuario de Vialidad y Transporte*, México, 1983 y BANAMEX, *México Social*, México, 1983. A nivel nacional, el autotransporte mueve más del 70% del total de la carga y alrededor del 95% del pasaje. AMDA, *Cifras. Diez años del sector automotriz en México, 1974/1983*, México, 1985.

² Ángela Alessio Robles, "Transporte urbano y suburbano. Documento de trabajo". Reunión previa al X Congreso Nacional de Ingeniería Civil para analizar el tema Comunicaciones y Transportes, Guadalajara, septiembre de 1976.

tes que provoca cualquier interrupción brusca en su ritmo. De esta manera, lo que normalmente serían dificultades para lograr una convivencia y comunicación aceptables, se traduce en situaciones de emergencia como parálisis, aislamiento, incomunicación y desamparo.³

Afortunadamente, una gran cantidad de desastres menores se logran salvar. Aun así, la situación vivida a raíz de los sismos de septiembre de 1985 rebasó toda experiencia y proporción conocidas recientemente; exhibió que una repentina y generalizada interrupción de los intercambios básicos tiene efectos desastrosos. De ahí la necesidad de contemplar, dentro de un plan de emergencia urbana, medidas actualizadas que permitan hacer frente en mejores condiciones a este y otro tipo de catástrofes, evaluando la amplitud de sus consecuencias en diferentes lugares y condiciones de la población afectada.

El riesgo en una ciudad compleja como la de México, está dado en principio por las actividades y productos con altos índices de peligrosidad, pero también está presente en las actitudes de la población que pueden provocar esas actividades y productos.

Es precisamente por este último aspecto (por el efecto desencadenante que tiene sobre el comportamiento de la población), por lo cual resulta difícil actuar previsiblemente, y lo que es más importante: actuar de una manera que permita dar solución adecuada, atemperando y controlando el desastre ocurrido.

La amplitud de las repercusiones que trae cualquier desastre que pone en estado de emergencia a la población total de una ciudad como la nuestra hace difícil suponer que se está preparado, como colectivo, para enfrentar sus consecuencias además del impacto inicial. Es decir, el riesgo de un desastre puede ser localizado al identificar las causas que lo provocan y abren a la incertidumbre la seguridad en la salud, alimentación, vivienda e incluso otros aspectos como la educación y la recreación o uso del tiempo libre; puede incluso ser objeto de cálculos y predicciones que cuantifiquen los daños en caso de ocurrir, estableciendo una magnitud en la destrucción física de los habitantes y de la ciudad; pero el riesgo también está presente en las repercusiones sociales, no siempre previsibles, que esto provocaría.

El efecto desencadenante que trae consigo un desastre de esta naturaleza merece consideración. Así como el impacto inicial es distinto del que provoca posteriormente, las medidas que se toman, sean preventivas o para encontrar salidas adecuadas, deben conjugarse temporalmente. Del mismo modo, existe una diferencia entre la estimación del riesgo (como posibilidad), la conciencia de peligro que se asume cuando éste es inminente, o bien, cuando ha provocado una desgracia. Si éste es un aspecto de la incertidumbre que se vivió en la emergencia que provocaron los sismos

³ Frente al desastre, las características de emergencia que enfrentan cotidianamente algunos sectores de la población se vuelven comunes para la mayoría de los habitantes (es decir, afectan al conjunto de la población).

de septiembre, el sentido rescatable de la experiencia y respuesta colectiva que le encontró la población sugiere entonces que es necesario considerar también las repercusiones sociales que provoca un desastre, para encontrar en éstas la dimensión cabal de este y otros eventos semejantes y poner en juego la totalidad de los efectos para enfrentarlos y resolverlos.

De acuerdo con lo anterior, una manera de situar temporalmente aspectos como: posibilidad de desastre, grado de riesgo, momento adecuado para alertar a la población por la proximidad de peligro, declaración de emergencia y búsqueda de soluciones que devuelvan paulatinamente su normalidad al ritmo de vida (todos ellos reunidos en la identificación física de una causa o posible causa de emergencia), exigiría ser complementada con los diversos momentos en los cuales la población enfrenta el peligro, para que la respuesta fuera eficaz y para atenuar posibles efectos. Éstas son sólo consideraciones que deben tomarse en cuenta para otorgar ante todo la atención inmediata a quienes resultaran afectados de modo directo o indirecto, y lograr también que las medidas comprendan el restablecimiento de la normalidad en todos sus sentidos.

Este trabajo reúne algunos elementos que refuerzan la capacidad de respuesta colectiva que se ha puesto de manifiesto como alternativa eficaz para hacer frente a problemas de esta naturaleza. Considera específicamente el efecto que el desastre de septiembre provocó en las vías y medios de desplazamiento y destaca su repercusión sobre la continuidad de los intercambios básicos y el espacio vital de la población.

IMPACTO DE LOS SISMOS SOBRE EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

La imposibilidad de desplazamiento que provocaron los sismos de septiembre es una de las restricciones principales que abrió la emergencia al agregarse la interrupción del ritmo cotidiano de la ciudad al desorden generalizado por la magnitud del desastre.

Los sismos de septiembre de 1985 inmovilizaron durante varias horas a la gran mayoría de la población y durante algunos días a sectores que habitaban o transitaban regularmente en la zona de desastre localizada en el centro de la ciudad y sus inmediaciones. La parálisis momentánea que se dejó sentir en los diversos aspectos de la vida social de la ciudad agudizó el pánico frente al desastre; posteriormente, cuando fueron puestas en marcha las primeras medidas para hacer frente a la emergencia y se inició la vuelta a la normalidad, el acceso a los medios de transporte y la reapertura de las vías de acceso contribuyeron a recuperar el ritmo de vida.

Frente al desastre, la percepción acrecentada de los problemas y de las distorsiones sociales que se presentan en el comportamiento normal de la ciudad, exigieron a la población y las autoridades que encontraran salidas inmediatas. Entre éstas, las ofrecidas por medio del transporte

muestran la importancia de garantizar las condiciones de desplazamiento de la población, pues en cierta medida, su interrupción y pronta recuperación lo convierten respectivamente en obstáculo y en factor que permite reanudar la dinámica y normalidad de las actividades.

La interrupción del movimiento de las personas se tradujo en el paro de sus actividades. En un grado mucho menor, la distribución de las mercancías y el abasto de los productos para el consumo individual resintieron esa interrupción en la circulación normal de los vehículos de transporte de carga. Sin embargo, la brusca interrupción en la continuidad de los intercambios básicos tuvo consecuencias, aunque momentáneas, de mayor importancia; destaca al respecto la pérdida de materiales perecederos, la suspensión de procesos industriales y, sobre todo, la ruptura en las formas de comunicación que les acompañan.

La dificultad en el acceso a los medios de transporte, aun de manera breve, puede presentarse como un elemento en el ajuste normal de la capacidad disponible de desplazamiento, o bien, como en el caso de la emergencia de septiembre, puede interrumpir el desplazamiento completamente. La continuidad en la transportación aparece como reflejo del orden normal de las actividades, su interrupción provoca, a través de la inmovilidad, un desajuste serio en el ritmo de vida de la población, y su recuperación expresará, además del restablecimiento de la normalidad, que la situación de emergencia se encuentra en vías de ser resuelta.

Con el efecto inmediato de los sismos sobre el transporte —la inmovilidad— se revelan sus áreas de mayor vulnerabilidad y se expresan prioridades reales y prioridades que en conexión con una catástrofe aparecen como previsible. En la descripción de este efecto se destacan algunos aspectos de la experiencia vivida y de las alternativas llevadas a cabo que resultaron eficaces para resolver la inmovilidad durante la emergencia y garantizar posteriormente otras actividades para el restablecimiento del transporte.

La suspensión temporal de la corriente eléctrica provocó que se paralizara el transporte eléctrico, el sistema de semáforos y la circulación vehicular; el congestionamiento del tránsito dejó detenidos en diversos puntos de la ciudad a decenas de miles de personas e impidió que la carga llegara con oportunidad a sus destinos. Por otra parte, el dislocamiento y ruptura de calles, así como el derrumbe de edificios, obligó a cancelar el paso especialmente en la zona de desastre (que comprende el centro de la ciudad, Paseo de la Reforma, avenida Juárez, partes del eje Lázaro Cárdenas, el eje Mosqueta, avenida Circunvalación, Fray Servando Teresa de Mier y su continuación hasta las calles de doctor Río de la Loza, avenida del Taller y otras menos transitadas). Como se comprenderá, también resultó afectado el movimiento de entrada y salida de la ciudad por los cinco accesos con que cuenta.

Los problemas sufridos por la imposibilidad de transitar en la vialidad central principal de la ciudad, se agregaron al caos, agravando momentáneamente el pánico de la población —el congestionamiento vehicular

generalizado por la falta de operación del sistema de señales— y evidenció la dificultad que acarrea el contar tan sólo con tres vías continuas para atravesar la ciudad de extremo a extremo, además de la limitada posibilidad de acceso y salida que ofrece la vialidad disponible para comunicarla con la provincia y abastecerla o evacuarla en caso de necesidad. Además, puede considerarse que la zona céntrica de la ciudad es una de las mejor comunicadas, correspondiendo con la mayor densidad de las actividades que ahí tienen lugar, y que sin embargo fue prácticamente sitiada.

Los autobuses de la Ruta 100, taxis y colectivos de ruta fija, permanecieron fuera de servicio durante varias horas, destinándose para otros usos distintos de los normales. El Metro interrumpió totalmente sus servicios durante cuatro horas y de manera parcial hasta por dos días. Por su parte, el transporte aéreo registró la cancelación de alrededor de 15 vuelos nacionales e internacionales y la demora de unos 50 vuelos más, la operación del aeropuerto internacional de la ciudad de México sufrió una interrupción en las comunicaciones entre la torre de control y las naves en vuelo, además de la ruptura del ducto principal que abastece de combustible a las naves. El ferrocarril sólo reportó daños en algunas de sus oficinas administrativas.

Una vez que pasó el primer impacto del desastre, el restablecimiento del transporte amplió el radio de acción de las medidas emergentes que realizaron población y gobierno. El uso de la vialidad principal se reanudó a los cuatro o cinco días. Para ello, se procuró resolver el bloqueo del tránsito, descongestionando las avenidas más importantes, reestableciendo la vialidad mediante señalamientos y apertura de calles antes acordonadas, así como de rutas alternativas; se desalojaron los escombros en las calles obstruidas y se realizó un control estricto en el acceso de vehículos a las zonas afectadas.

Los autobuses de la Ruta 100, al igual que el Metro, prestaron servicio gratuito hasta el día 24 de septiembre. Con posterioridad, se reanudó completamente el servicio de transportes colectivos, con excepción de las zonas más dañadas, las cuales fueron acordonadas. Así como el uso de los vehículos se adaptó a las necesidades de abasto de medicinas y alimentos, y al traslado de enfermos, de igual modo, cierto tipo de equipo de construcción, como motoconformadoras, escrepas, palas mecánicas, plumas, traxcavos, camiones de volteo y otros, fueron utilizados en los trabajos de rescate.

Las oficinas públicas que sufrieron daños en sus instalaciones reacomodaron a sus empleados en otros edificios y dependencias afines, iniciándose en algunos casos un proceso de desconcentración. Cabe mencionar que muchas dependencias oficiales relacionadas con transporte y comunicaciones organizaron destacamentos de su personal para el apoyo, asistencia y rescate de damnificados.

A un mes del desastre se habían tomado muchas decisiones; se había actuado en direcciones que, incluso siendo limitadas, resolvieron los problemas más urgentes. De los efectos del sismo y de las medidas puestas en

práctica se puede destacar que la garantía a los intercambios básicos y la seguridad de desplazamiento parecen articular tanto las deficiencias más sentidas en cuanto a desplazamiento, como su posible solución previsoramente.

REPERCUSIONES DE LA INTERRUPCIÓN EN EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

Si los efectos más sentidos del sismo tienen que ver directamente con la vida, salud, alimentación y vivienda, la interrupción del desplazamiento también es de consecuencias graves. El transporte acompaña por un lado a la distribución y dotación de medios para satisfacer las necesidades mencionadas y, por el otro, a las formas de identificación colectiva ante la urgencia de hacer frente al desastre y a todas las medidas de solidaridad, apoyo y rescate, así como a las que restablecen las actividades de la población. Por esto se entiende que la incomunicación sentida como inmovilidad y parálisis de los intercambios básicos de la ciudad (en las tareas cotidianas, en el trabajo, asistencia a escuelas, etcétera) tenga repercusiones que advierten sobre la necesidad de prever medidas que en caso de desastre reestablezcan no sólo de manera improvisada y espontánea, sino articulada y coherente, el funcionamiento de los medios de transporte y de todo el sistema de comunicación.

En realidad, la búsqueda de los recursos y acciones resolutivas del transporte debe garantizar toda la estructura, funcionamiento y operación significativa de la sociedad, y con esta preocupación diseñar las medidas que permitan conservar las instalaciones y equipos, su operación y continuidad, implantando canales sustitutos alternativos, así como la coordinación de los diferentes modos y medios de comunicación que, como se evidenció, pueden cumplir un papel importante de enlace e instrucción para que la población y otras instancias actúen coordinadamente.

La interrupción del desplazamiento a causa de los daños provocados por los sismos tuvo repercusiones acrecentadas en la inmovilidad de la población y la ruptura y desajuste en el ritmo de las actividades al verse cancelada su función normal de enlace, intercambio e interacción. Así como frente al primer impacto agudizó el pánico, posteriormente, su restablecimiento contribuyó a detener el caos. En uno y otro momento se observan, por un lado, actitudes de la población que en otras condiciones difícilmente podrían ser asociadas con la operación del transporte y que confirman, efectivamente, su papel dentro de las seguridades fundamentales de la misma, y, por el otro, un efecto desencadenante que amplió las repercusiones de la inmovilidad de un modo insospechado.

El repentino bloqueo de la circulación vehicular, la suspensión del transporte colectivo, el aumento en la afluencia de personas de provincia a la capital y el intento desesperado de desplazamiento en el interior de la ciudad, los desajustes inmediatos en la transportación aérea y por ferrocarril,

así como la interrupción que sufrió la comunicación telefónica en particular, y otros desperfectos ocurridos en las instalaciones de corriente eléctrica, abasto de agua potable y funcionamiento del sistema de drenajes y alcantarillado, tuvieron repercusiones inmediatas, entre las cuales destacan: la interrupción de las actividades cotidianas por la imposibilidad de la población de llegar a los lugares donde las realiza; en el caso de los procesos productivos y de distribución, por la demora en el abasto de materiales y falta de fluido eléctrico con los cuales alimentarlos, además de la ausencia de empleados y trabajadores; en cuanto al consumo de productos básicos, sólo de manera excepcional presentó alguna dificultad.⁴

Se aprecian indirectamente otras repercusiones en problemas latentes que han sido agudizados, como en el caso de la competencia por el espacio para la habitación y las actividades sobre todo en zonas y colonias que combinan el uso del espacio para la vivienda, el almacenaje de productos, el gran comercio, el transporte de carga y otras, y cuya localización coincide o bien con la parte más vieja de la ciudad o con aquella que se convirtió en parte de la zona céntrica por la expansión de que ha sido objeto en los últimos cuarenta años y también coincide con las zonas que sufrieron mayores daños. En estas zonas han tenido lugar conflictos y reclamos de los habitantes para rescatar su espacio vital del deterioro provocado por los sismos al cual se agrega el causado por la mayor intensidad del tránsito y tráfico que ahí tiene lugar.

Por otra parte, la función del transporte en la reconstrucción ha sugerido una revalorización de la posibilidad que significa el acceso a los medios de desplazamiento para resolver una situación de emergencia, particularmente para: conocer las necesidades de los afectados, plantear alternativas, recibir respuestas y ayuda, decidir acciones y justificarlas y obtener la participación de la población. Al respecto, puede agregarse que la búsqueda de la seguridad que garantizara la intercomunicación y el desplazamiento de las personas frente al impacto inmediato del desastre y después ha sugerido algunas nuevas vías para enfrentar el problema permanente del acceso al transporte en mejores condiciones y con una mayor cobertura, haciendo aún más evidente la urgencia de volver a la ciudad su uso sensato.

De la experiencia también se extraen algunas ideas que pueden cristalizar en acciones preventivas de emergencia y actualización como es asegurar la continuidad en la operación del transporte, estableciendo rutas y canales sustitutos y alternativos para que éste, junto con el resto de las comunicaciones, permita la acción coordinada de diversos grupos sociales. Destaca al respecto, la identificación de un centro coordinador de maniobras y operación de vehículos para: evacuar y movilizar a la población afectada; realizar el transporte de víveres, medicinas, equipo médico y

⁴ Lo cual puede atribuirse al relativamente breve lapso que duró la emergencia y a las características de la red de abasto que opera en la ciudad. Aún así, es notable la compra de pánico y encarecimiento de productos que tuvo lugar.

personal especializado en rescate, maquinaria y equipo adecuado; prestar servicios de mensajería y transporte de objetos; organizar al personal que se desempeña en los servicios públicos en brigadas de asistencia que actúen coordinadamente; señalar rutas alternativas para el tránsito y tráfico en la ciudad; identificar los refugios y albergues, así como los centros de atención hospitalaria que atenderían a la población damnificada y otros aspectos como la garantía del abasto y de las reservas de combustibles.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LAS PRÁCTICAS DE DESPLAZAMIENTO.
REGONSIDERACIÓN DEL EFECTO QUE PROVOCA EL TRANSPORTE
SOBRE LAS CONDICIONES DE VIDA

Tras el primer impacto del sismo, las medidas de emergencia y la paulatina vuelta a la normalidad, se resolvió la inmovilidad e incomunicación que vivieron los habitantes de la ciudad de México. Sin embargo, la crítica situación que se enfrentó durante los primeros diez días y las cuatro semanas que siguieron al 19 y 20 de septiembre, ha dejado algunos problemas que parecen existir hasta la fecha.

Algunas repercusiones del sismo surgen ahora como aspectos coyunturales de problemas anteriores que requieren atención inmediata, como en el caso de la reconstrucción de edificios e instalaciones y sobre todo en la reparación de infraestructura y equipo de transporte.⁵ Otras repercusiones se suman agudizando los problemas anteriores al volver extremas las deficiencias en la prestación de los servicios de transporte colectivo.⁶ Los dos aspectos mencionados hacen evidentes, por otra parte, las condiciones extremadamente limitadas no sólo para ampliar los recursos que permitan satisfacer la demanda de desplazamiento en la ciudad, sino particularmente para articularlos de manera que permitan sustituir o complementar adecuadamente los distintos medios con los cuales se cuenta.

La situación actual del transporte en la ciudad hace aún más evidente la vulnerabilidad a la cual está expuesta la coordinación entre los diversos medios, pues si el transporte urbano colectivo funciona gracias a esa particular manera de extender el servicio, esta compleja coordinación en la operación enfrenta, sin lugar a dudas, dificultades considerables: cualquier falla en el servicio prestado por trolcbuses, taxis o taxis colectivos y metro, altera la capacidad de desplazamiento que ofrece al usuario.

⁵ Por ejemplo, las reparaciones recientes en las estaciones y vías del Metro que obligaron a suspender el servicio sábados y domingos, sustituyéndolo con el servicio gratuito que prestan los autobuses de la Ruta 100.

⁶ Tal es el caso de la desproporción en el uso de automóviles particulares y vehículos de transporte colectivo en circulación que se ha visto agravada por el paro del Metro durante los fines de semana y el uso de autobuses de la Ruta 100 para intentar dar salida a esta demanda; desde otra perspectiva, las medidas que empezaron a ponerse en práctica para instalar sistemas anticontaminantes en estos autobuses y abatir así las cantidades de azufre que vierten la combustión a diesel que los mueve y que acumularán los costos de la operación.

A las nuevas características en la operación del transporte colectivo se agregan los problemas que genera el aumento constante de los automóviles particulares en circulación y el movimiento de carga en el interior de la ciudad. A este respecto, destaca la mayor intensidad de los efectos nocivos que provoca el transporte individual de personas y carga, particularmente en el deterioro ambiental que curiosamente ha fortalecido prácticas colectivas perjudiciales. Existe un aumento en el uso y número de automóviles en circulación, un rechazo a las medidas que tienden a restringir a la circulación vehicular —establecer horarios escalonados— y otras que efectivamente atenuarían los problemas, pero que resultan impopulares y en cierta medida arbitrarias.

Con estos elementos puede sugerirse que efectivamente la situación actual del transporte en la ciudad y las prácticas de desplazamiento de sus habitantes han variado dando ocasión de reconsiderar aquellos aspectos más significativos de los problemas que enfrenta uno de los medios básicos de su comunicación.

En cierta medida, septiembre abrió la opción de reanudar el transporte en la ciudad sobre bases diferentes que modificaran las deficiencias anteriores en la operación de esta actividad. Al considerar el derrotero que ha seguido el transporte, podrían reconocerse errores anteriores —que se hicieron evidentes— haciendo uso de la experiencia adquirida. La emergencia de septiembre obligó a hacer frente a las necesidades más urgentes, a problemas anteriores que se agudizaron y a otros que surgieron de manera imprevista,⁷ actualizando la urgencia de contar con soluciones cabales, acordes con la dimensión de los problemas.

En los próximos años se verá hasta dónde se harán patentes los resultados de esta posible revaloración de las condiciones que enfrenta la población, su economía, su vida política y cultural; no sólo porque las decisiones que se requieren, de hacerse presentes, lo harán a mediano plazo, sino porque el propósito de superación y mejoría que ha animado la actuación de diversos grupos sociales, en especial de los gobernantes que lo asumen como su responsabilidad, ha dejado abierta de manera permanente la incertidumbre del desarrollo futuro.

Un vistazo a las condiciones que hacen posible el desplazamiento de la población en la ciudad de México revela las enormes dificultades que existen para reconstruir el orden en la localización de la población, de sus movimientos y actividades.

Las prácticas de desplazamiento que tienen lugar en la ciudad de

⁷ IIEc, *Momento económico. Información y análisis de la coyuntura mexicana*, México, octubre-noviembre de 1985, p. 2.

“Esta creciente tensión entre lo institucionalmente ‘posible’ y lo social, y aun nacionalmente necesario, no es —desde luego— producto de los movimientos cíclicos, sino una historia que ya se hace vieja. Una historia que encanece conforme pasan los años y la crisis continúa. Los sismos, con la urgencia de los problemas que desataron, simplemente han exacerbado esa tensión hasta niveles que los mexicanos contemporáneos no conocíamos.” *Idem.*

México hacen evidentes diferencias tan arraigadas como las que existen entre la vida rural y urbana, entre la identificación de la gente de acuerdo con el lugar que posee en el mundo, de una manera personal, topográfica e incluso cultural, y aquella identidad que se define sólo por el trabajo, por el anonimato de la producción colectiva y la movilidad.

Al cambio en las referencias tradicionales que afianzaban la identidad —provocado por la mayor amplitud en las extensiones susceptibles de ser recorridas por el distanciamiento de los sitios de residencia y trabajo, por las facilidades y exigencias de mayores desplazamientos y por el aumento en la intensidad de los ritmos de la vida cotidiana que tienen lugar en las ciudades— se agregan la concentración de las actividades en el Valle de México y la extensión que comprende el país y las desigualdades que caracterizan su integración.

La infraestructura y los vehículos que permiten el tránsito de las personas y el traslado de materiales para la producción y el consumo convergen en la ciudad de México para animar prácticamente a todo el país. La carga que llega a la capital y las personas que transitan en ella no son originarias exclusivamente de su área metropolitana; ni tampoco tienen sólo ahí su destino final; por ello, el enlace espacial que el transporte hace posible favorece la interacción y comunicación nacional.

La concentración de las actividades en la ciudad central y las grandes distancias que deben recorrerse para hacer confluir en ella los diversos productos hacen que el transporte se convierta en un recurso básico para la integración económica territorial. De hecho, la estrecha interrelación que existe entre la ciudad y las vías para la circulación y el movimiento de personas y productos imprimen al transporte uno de los rasgos que conservan su flexibilidad y permanencia. Esto es importante porque las rutas y redes de enlaces, las prácticas de desplazamiento, imponen un sello característico a la comercialización y concentración de los productos, a la distribución de las mercancías y a las pautas que sigue su concentración en aquellos lugares que articulan su demanda: las ciudades.

Así como el transporte de largas distancias es siempre subsidiario de aquel que tiene lugar en las ciudades, las actividades consideradas individualmente subsisten merced a la convergencia de sus productos en algún centro de intercambio (de elaboración complementaria o de redistribución) y en consecuencia dependen de la existencia de un centro de mercadeo, lo cual ha caracterizado el origen y una de las funciones principales que desempeñan las ciudades como nudos de fuerza, de convergencia del esfuerzo colectivo.

La concentración de la población, actividades industriales, comerciales, de servicios, etcétera —que ha favorecido el crecimiento de la ciudad de México y poblados circunvecinos— ha contribuido a acentuar las desigualdades en el desarrollo del país, como se comprueba al observar que más de la mitad de su dinamismo ha sido generado por la ciudad capital. En el caso particular del transporte y de la distribución de los productos, esta

situación ha provocado efectos extremos sobre el manejo de las mercancías, determinación de los precios, condiciones de entrega y monopolización de la actividad, que refuerzan ese patrón característico.

Las prácticas de desplazamiento que caracterizan al transporte en la ciudad de México, incluido el de personas de manera colectiva o individual y el de carga, afectan de diversas maneras las condiciones de vida. Destaca particularmente la competencia por los espacios vitales y de uso común que comprenden la vialidad (calles, avenidas, aceras, estacionamientos, etcétera) y, con ella, el acceso a los domicilios particulares o a los centros de trabajo, el tránsito peatonal e inclusive zonas arboladas, parques y jardines y desde luego la competencia entre conductores para salvar los congestionamientos y obstáculos en la fluidez de la circulación vehicular.

Las características del movimiento vehicular, influidas notablemente por las que ofrece la vialidad y estructura urbana en general, provocan normalmente trastornos y molestias en las zonas de mayor densidad de tránsito y tráfico. A ello se agregan aspectos como el cambio en los usos del espacio urbano que son debidos a las modificaciones que tienen lugar con la expansión de la marcha urbana, especialmente por la concentración y paralela dispersión de los sitios y generadores de carga. Estos cambios se manifiestan en la relocalización de las actividades, en la creciente distinción funcional entre los lugares de residencia y trabajo y en la pérdida de suficiencia y autonomía de las diversas zonas de la ciudad.⁸

Las condiciones que hacen habitable la ciudad también resienten las características que observa la composición vehicular, los horarios y la intensidad de los desplazamientos —que desde otra perspectiva refuerza la diferenciación en el uso de los lugares, especialmente en las ciudades pero también a nivel regional o de las rutas conocidas de productos.

El 86% de los viajes diarios que tienen lugar en la ciudad es realizado por el transporte colectivo. Entre los diversos aspectos que influyen en su práctica de desplazamiento resulta extrema la cantidad de tiempo empleada en los trayectos: se estima en alrededor de 5 o 6 horas diarias el tiempo destinado en promedio a los recorridos entre los lugares de habitación y trabajo. El impacto físico y psíquico que deteriora la salud y el ánimo del usuario es compensado relativamente por la escasa significación que tiene el gasto en transporte dentro del gasto familiar.⁹

Al aumento en la demanda de transporte urbano, ocasionado por el creciente número de habitantes que debe atender, se agrega la deficiente

⁸ Esto es importante porque aparece como una de las razones principales en las direcciones de los viajes, en las corrientes de tráfico y tránsito en el interior de la ciudad y las regiones cercanas, mostrando cómo el motivo de los viajes se encuentra relacionado con la dinámica y localización de las actividades.

⁹ Según los resultados de la encuesta que levantó el IISUNAM en coordinación con el INAF a los damnificados por los sismos de septiembre en las delegaciones Venustiano Carranza y Cuauhtémoc, puede considerarse que el gasto familiar diario destinado a transporte era de 191 pesos, lo cual representa alrededor del 12.5% de un salario mínimo mensual.

composición y operación de los medios de transporte disponibles; las características de la configuración y evolución de la estructura urbana que presenta una enorme desorganización en lo que respecta al equipamiento, servicio, localización de los centros de trabajo y otros aspectos que conciernen al uso del suelo; además de diversos problemas en la estructura vial —como es la vialidad insuficiente y su falta de continuidad horizontal y vertical, la deficiente coordinación entre las dependencias encargadas de la dotación de infraestructura y operación de los medios y, desde luego, el uso desmedido de los automóviles particulares—, todo lo cual contribuye a acentuar cada vez más los problemas conocidos como pérdida de tiempo, congestión vehicular, deterioro ambiental y de las condiciones de vida y salud de los habitantes, que significan un verdadero atentado contra el uso racional de la ciudad.

El transporte de carga, en particular, ha venido a tomar parte creciente en las dificultades que sufre el habitante común de la ciudad. La ubicación de los puntos terminales o de enlace para el tránsito de los camiones de carga (que puede considerarse como una extensión de la actividad industrial) quedó localizada en el interior de la ciudad donde existen zonas densamente pobladas cuyos habitantes demandaron como prioridad el uso del espacio para la habitación y que, sin embargo, se vieron obligados a compartir no sólo la vialidad, aceras y lugares para estacionamiento, sino los lugares de recreo y otros espacios de uso colectivo, y sobre todo a avenirse a condiciones que superan los índices aceptables de ruido y contaminación provocados por la operación de camiones de carga. La inseguridad que provocan estas condiciones resulta evidente para los habitantes, pero también afecta a los conductores y demás encargados de realizar el manejo de la carga. El uso de los mismos espacios para finalidades contradictorias genera otros problemas de índole social y psicológico-social que merecerían estudio especial para identificar con precisión aspectos relativos a la vida familiar, convivencia, comunicación, arraigo y desajustes en el comportamiento de los habitantes expuestos al deterioro que acompañan las ventajas del desplazamiento por medios motorizados.¹⁰

CONCLUSIÓN

La emergencia que provocaron los sismos de septiembre de 1985 en la ciudad de México se acentuó por la interrupción en el desplazamiento

¹⁰ La dimensión que alcanzan estos problemas queda de relieve al observar los planos de la ciudad de México y considerar que cerca de la mitad de sus habitantes viven en la zona céntrica, además, de tomar en cuenta el hecho de que en la ciudad se estima en alrededor de 20 millones el número de viajes pasajero diario y en cerca de 50 mil toneladas el movimiento diario de la carga que realiza el auto-transporte; mientras que a nivel nacional se estima una circulación diaria por carreteras de alrededor de 40 millones de personas y 75 182 toneladas de carga.

de personas y en menor medida por el de carga. Entre las repercusiones de esta interrupción destaca la incomunicación y parálisis temporal en el ritmo de las actividades que en lo inmediato desencadenó el pánico frente al desastre, y, una vez transcurrido el primer impacto, su restablecimiento contribuyó a ampliar el radio de influencia de las medidas emprendidas para establecer nuevamente la normalidad.

La interrupción brusca en la operación del transporte urbano agudizó los desajustes que genera en condiciones normales sobre el espacio vital de la población urbana. A los trastornos y molestias que provocan vías, vehículos y prácticas que caracterizan su operación, se agregan ahora desajustes causados por la reparación de infraestructura para el transporte así como los que provocan las precauciones que obliga a tomar el deterioro de inmuebles en las zonas de mayor tránsito vehicular.

El transporte urbano en la ciudad de México reanudó rápidamente su actividad. Sin embargo, ha quedado expuesta su vulnerabilidad frente a condiciones de emergencia (sobre todo por tratarse de un único transporte que articula distintos tipos de medios secuencialmente), del mismo modo que su participación para asegurar la continuidad en el ritmo de la vida urbana. Aún persisten problemas que surgieron a raíz de los sismos y que parecen prolongarse indefinidamente en espera de solución, confundándose paulatinamente con las dificultades anteriores que reclaman atención urgente. Al respecto, es notable que la posibilidad de transportarse se vuelve más cara social e individualmente y, por otra parte, que la revalorización de los recursos y ventajas que ofrecería el transporte para hacer habitable la ciudad se enfrenta con dificultades enormes.