

Introducción

INTRODUCCIÓN

La historia del transporte en la Ciudad de México ha constituido desde siempre un reto y una prioridad para el gobierno de la capital.

El siglo antepasado empezó el transporte masivo de pasajeros con la operación del tranvía de vapor, que unía el centro de la ciudad con los otros de producción agropecuaria y fue a finales del mismo siglo XIX cuando aparecieron los primeros tranvías eléctricos. En la actualidad la Zona Metropolitana de la ciudad de México, cuenta con alrededor de 18 millones de habitantes, una mancha urbana de 1500 km^2 y un parque vehicular de 3.6 millones de vehículos¹.

En la Zona Metropolitana del Valle de México se efectúan diariamente 21.9 millones de viajes, la magnitud de este hecho marca la importancia de contar con nuevas líneas de transporte eléctrico masivo, que mejoren la calidad de vida de los que habitamos esta gran ciudad, brindando un transporte rápido y seguro.

El transporte público requiere hoy en día una reorganización, a través de políticas públicas orientadas a encauzar el transporte no contaminante invertir en este transporte como es el caso del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el cual ha proporcionado a los usuarios de la Capital y del Estado de México, un servicio rápido, seguro y de calidad. Debido a esta gran necesidad en la población de la Ciudad de México de transportarse, las autoridades del Distrito Federal a través de la Secretaria de Transporte y Vialidad (SETRAVI), han emprendido la importante labor de planeación de los transportes eléctricos desarrollando en el lapso de 1995-1996 la actualización del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros del Área Metropolitana de la Ciudad de México y en el año 2009 la construcción de una de las líneas que se manejan en este plan.

Es por esto que el crecimiento de la ciudad provoca grandes efectos en sus regiones circundantes. Las complicaciones en los cambios de uso de suelos, creadas por una expansión rápida y no regulada, causan simultáneamente ineficiencia administrativa y perjuicios al medio ambiente.

Sin embargo, una acertada planificación y planeación basada, en cómo se construye la infraestructura del país, reduce los conflictos de usos de suelo y

¹ Programa para mejorar la calidad del aire ZMVM 2002-2010, SETRAVI 2010

organiza la expansión urbana, minimizando los efectos sobre el medio ambiente y sobre la calidad de vida de la población.

Los antecedentes de Planificación en el transporte han marcado una tendencia que privilegia los beneficios económicos sobre las necesidades de un desarrollo ordenado, perdiendo así la prioridad de lograr una buena gestión de recursos y de la calidad de vida en la población.

Planteamiento del problema

Es innegable la importancia que tiene la transportación colectiva en las grandes aglomeraciones urbanas y particularmente en aquellas que como la Ciudad de México plantean enormes deficiencias en su tejido metropolitano, mismo que ha sido el producto de un desarrollo no planificado.

La población en la Zona Metropolitana del Valle de México, se ha multiplicado en los últimos 60 años en más de 11 veces, y su área urbana pasó de alrededor de 10,000 hectáreas a 130,000 hectáreas. Debido a este rápido y desmedido crecimiento las autoridades, no han podido brindar servicios de calidad que la ciudadanía necesita. Uno de los principales servicios insuficientes en esta gran urbe es el transporte. Pero realizando un esfuerzo y preocupándose por avanzar en este aspecto, el Gobierno del Distrito Federal está construyendo el proyecto de la Línea 12 del metro, ubicada al sur-oriente de la ciudad.

En el Sistema de Transporte Colectivo Metro se realizan una cantidad importante de tramos de viajes por persona al día, 4.1 millones según la Encuesta Origen-Destino 2007 ², brinda una gran accesibilidad en la ciudad, y reduce significativamente los tiempos de traslados, pero proporcionalmente ocupa el tercer lugar en cuanto a la distribución modal de transporte, con 13.6%, mientras que 14.1 millones (46.2%) y 6.3 millones (20.7%) de los mismo se llevan a cabo a través de las dos principales fuentes de contaminación, congestionamiento y deterioro de la ciudad y de la movilidad y accesibilidad de sus habitantes: los taxis colectivos y los automóviles particulares.

El hecho de que sólo se atienda una parte importante de viajes, pero proporcionalmente menores, nos lleva a pensar que las políticas en este transporte siguen dejando de lado una cantidad y proporción muy importante de viajes, y se sigue dejando que éstos sean realizados, por un lado, en vehículos de

² Reporte del documento Encuesta Origen-Destino 2007, de la Zona Metropolitana del Valle de México, INEGI 2008

baja capacidad, con precarias formas de organización, además en una infraestructura vial, escasa, desarticulada y problemática, y, por el otro, que no se desincentive de manera amplia el uso del automóvil particular, lo cual es de gran importancia por las implicaciones económicas, sociales y ambientales que estos medios de transporte tiene en el funcionamiento de la ciudad y en la movilidad de la población.

Por lo tanto hay que poner especial atención para que una obra como lo es la Línea 12 sea aprovechada por el mayor número de personas debido a su importancia y el gasto que se está invirtiendo en esta colosal obra, ya que si no es así, incluso los beneficios en la disminución de tiempos de traslado que este nuevo proyecto puede llegar a brindar a los viajes de mayores distancias, se pueden ver reducidos dada la necesidad de transbordo hacia otros medios de transporte.

Por la sobreoferta que existe en este modo de transporte, es importante construir con base a estudios previos una Línea de Metro que logre satisfacer la totalidad de la demanda poblacional, para así poder justificar una obra de esta magnitud, ya que de esta forma será funcional y beneficiará a muchas personas que a diariamente darán uso a la línea

Objetivo General

Revisar y documentar la metodología de planeación para un sistema de transporte urbano tomando como caso la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.

Objetivos Específicos.

- Conocer los procedimientos de planeación de los sistemas de transportes urbanos.
- Distinguir la necesidad de movimiento de la gente en la zona sur del área metropolitana.
- Identificar una Red de Transporte Público de calidad que atienda la demanda de viajes en la Zona Sur.
- Documentar, Revisar y Analizar el volumen de demanda por Estación que integre la Línea 12 Metro, con base en los estudios que se realizaron para dicho proyecto.
- Definir una descripción general de las características de la población que usará y se beneficiará con la red.

- Conocer los documentos en los cuales se está basando el trazo de la Línea 12.
- Determinar el tipo de necesidades de transporte de la población que usará la Línea 12 del Metro.

Justificación o Relevancia del estudio

La Línea 12 del Metro, se desprende del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros y de la visión de la actual administración del Gobierno del Distrito Federal, la cual se estableció partiendo del estudio de movilidad del área integrada por las 16 delegaciones del Distrito Federal con la participación de autoridades y operadores del transporte público y privado, que durante más de dos años trabajaron coordinadamente bajo un objetivo común: satisfacer una sentida demanda de una porción muy importante de la población de comunicar el sur-oriente con el poniente y con ello contribuir a mejorar la calidad de vida en el Distrito Federal.

Alcanzar este objetivo se plantea importante porque si bien la construcción de la Línea 12 del Metro se concibe como un proyecto tecnológicamente avanzado que traerá grandes beneficios a la población tanto en la reducción de tiempos de traslado como en la mejora en la accesibilidad entre estos municipios conurbados del sur y la zona poniente de la ciudad, el ahorro económico que representará para las personas que se les dará el servicio, así como en la disminución del congestionamiento vial y emisión de contaminantes.

Es necesario revisar: los patrones de movilidad y el contexto socio demográfico, urbano y de transporte, tanto en su carácter local como metropolitano, en el que se inserta este proyecto, pues de ello pueden derivar los alcances, limitaciones y beneficios del mismo.

Con la finalidad de optimizar los puntos anteriores en esta tesis se pretende documentar y revisar la demanda de personas que utilizarán la llamada Línea Dorada del Bicentenario Tláhuac-Mixcoac.

Hipótesis.

Debido a que el objetivo de la investigación es comprobar hechos con información que ya se cuenta, no existe una hipótesis para este proyecto.