

Transporte en extinción

Tras más de 3 décadas de operar en la Ciudad, los cerca de 15 mil microbuses que aún circulan deberán ser reducidos a chatarra.

■ En los 60 surge el servicio de taxi colectivo, conocido como "pesero", pues tenía una tarifa de un peso.



■ A partir de 1984, vehículos de carga -adaptados para el transporte de pasajeros- empiezan a dar servicio en la Capital. ■ Este tipo de unidades aumenta tras la quiebra de la Ruta 100, en 1995.



■ Los micros no fueron diseñados para el transporte público, por lo que la distribución de asientos y del espacio al interior carece de parámetros fijos.



■ De acuerdo con autoridades, transportistas y armadoras, la vida útil es de 7 años. ■ En 1993 fue el último año en el que fueron fabricaron, por lo que desde 2000, todos los micros quedaron obsoletos. ■ Pese a ser un transporte ineficiente y contaminante, el uso de estos vehículos creció de 6%, desde su introducción, hasta casi 50% de los viajes que se realizan en la Ciudad.

■ En promedio, un microbús se transporta alrededor de la Ciudad a una velocidad promedio de 14.5 kilómetros por hora.



Estiman fabricantes 5 años para reemplazar 15 mil unidades

SALEN MICROS VIEJOS; LLEGAN LOS RELEVOS

Proponen autobuses de mayor capacidad y menor emisiones de contaminantes

BORJA GONZÁLEZ

Tras el reciente anuncio del Jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera de que no habrá nuevas concesiones de microbuses en la Ciudad, llegan las dudas sobre cómo se renovará una flota que supera las 15 mil unidades, según el Gobierno capitalino.

Representantes de los principales fabricantes de autobuses señalan que la sustitución de estos micros es irreversible, pero apuestan por hacerlo de forma gradual, como mínimo en 5 años, hacia modelos más sustentables y con más capacidad para los usuarios.

"Ves una imagen de una avenida ancha de la Ciudad de México y hay 800 buses chicos, cuando debería haber 100 autobuses grandes", expone Enrique Enrich, director de Scania México.

"Es absurdo que circulen en Revolución, en Tlalpan, en Zaragoza... un microbús es un alimentador para una colonia, pero no sirve para un corredor", agrega Jorge Suárez, gerente de Electromovilidad de Volvo.

Suárez calcula que con el cambio en el tamaño de las unidades harán falta en torno a 10 mil autobuses, de



■ Hasta el 200, los microbuses llegaron a concentrar la mitad de los viajes diarios que se realizaban en la Ciudad de México.

los cuales un 70 por ciento serán grandes y un 30 por ciento pequeños o medianos, los cuales atenderán a colonias de difícil acceso por su orografía.

La tecnología que utilizan los autobuses para desplazarse también cambiará, aunque de momento no está claro que vaya a existir un modelo único, sino una convivencia entre varios formatos.

"En los próximos años vamos a ir viendo una combinación de tecnologías diésel, de gas natural, híbridos, eléctricos", anticipa Raúl González,

director de ventas de Mercedes Benz.

En general, el consenso de los directivos de las empresas es que el uso de modelos íntegramente eléctricos tiene un costo demasiado elevado, por lo que el gas natural y los vehículos híbridos irán ganando terreno, mientras que las unidades a diésel se mantendrán en zonas donde -por la menor afluencia de pasajeros- no resulte rentable apostar a las nuevas tecnologías.

"Con el mismo dinero con el que comprarías 10 súper autobuses con baterías, ultra capacitadores, etcétera, de los que se venden en Escandinavia, puedes comprar 30 ó 40 autobuses normales, de diésel o gas natural, que si harán un gran cambio en la Ciudad", aconseja Enrique Enrich, de Scania México.

En tanto, Claudia Gutiérrez, directora de Transporte Sustentable de Dina, considera que no se trata solamente de cambiar vehículos viejos por otros nuevos y amigables

con el entorno, sino de entender el transporte público como un sistema multimodal que incluya autobuses, pero también bicicletas, tranvía y otras opciones más innovadoras.

"Pienso que vamos a hacer una solución tipo Medellín, en Colombia, que tienen hasta teleférico para bajar a la gente de los cerros", explica Gutiérrez.

Por ahora, la Ciudad de México comienza a acelerar en la modernización del transporte público.

Enrique Enrich director de Scania México



En la Ciudad de México hay muchas rutas donde tienes un flujo de pasajeros altísimo, pero se operan con unidades de 7 metros, muy chicas. Eso no es eficiente desde ningún punto de vista."

A vuelta de rueda

La renovación del parque vehicular del transporte concesionado avanza a paso lento.

15,000 micros operan en la Ciudad, según estima el Gobierno.

13,000 vehículos habrían salido de circulación en 15 años.

28,000 unidades había en 2001, de acuerdo con la Gaceta.

La nueva generación

Éstas son algunas de las apuestas de los fabricantes para renovar el parque vehicular del transporte público concesionado.



VOLVO



SCANIA



DINA



MERCEDES BENZ



TRIBUSES



MASA

Modelo:	Híbrido	K280	Linner G	Boxer 60	Transbrowser	C8R
Longitud:	13.395 metros	12.340 metros	10.390 metros	10.220	8.995 metros	8.800 metros
Motor:	Diésel y eléctrico	Gas natural	Gas natural	Diésel	Diésel	Diésel
Potencia:	215 caballos	280 caballos	250 caballos	205 caballos	220 caballos	185 caballos
Emisiones*:	Euro 5	Euro 6	Epa 04	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Capacidad:	33 sentados y 44 de pie	47 sentados y 33 de pie	41 sentados	41 sentados	24 sentados	24 sentados y 36 de pie

CONTRIBUYE PASAJE A DESUSO DE CETRAM

ALBERTO ACOSTA

Los viajeros de la Línea 12 del Metro, en Tláhuac, contribuyen a que el Centro de Transferencia Modal (Cetram) de dicha estación terminal esté en desuso.

Pasajeros consultados aseguran que prefieren abordar afuera del paradero las unidades de transporte que los llevan a sus destinos, en Tulyehualco, Xochimilco y Milpa Alta.

"El problema es que, adentro del paradero, hay que esperar a que se llene el microbús o el camión y pierdes uno de los tiempos."

"Y cuando sale el micro del paradero, también da más vuelta para tomar la avenida. En cambio aquí afuera, los micros esperan tantito a que suba el pasaje y se van rápido", comentó Georgina, vecina de Tulyehualco.

Por ello, aunque decenas de unidades de transporte público concesionado descargan en el Cetram de Tláhuac,

el paradero no tienen usuarios.

En la misma situación está el Cetram de la estación Periférico Oriente, también de la Línea 12, donde sólo un ramal del Sistema MI -antes RTP- y una empresa privada de transporte público hacen base, por lo que los usuarios no sienten la necesidad de ingresar al paradero.

"Lo que pasa es que el microbús que yo utilizo no tiene base en el paradero. Viene directo de Taxqueña y se para aquí sobre la Avenida Tláhuac. Entonces, no tiene caso entrar al paradero."

"Hasta los ambulantes están afuera, ni ellos se sienten atraídos para entrar a vender al paradero porque no hay gente", mencionó David, vecino de Iztapalapa.

Transportistas que operan junto a la Línea 12 consideran que el Cetram no tuvieron una planeación correcta porque están a mitad de camino de los derroteros y eso desincentiva su uso.



■ Además de la plaza comercial, el paradero tiene 5 bahías con capacidad de aforo de mil 100 autobuses.



■ El Centro de Transferencia Modal tiene capacidad para mil 800 unidades en bahías que suman 20 mil metros cuadrados.



■ Con el Tren Suburbano, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes construyó el paradero de Buenavista, con 5 bahías.