

84% de mexicanos gasta en transporte el 19% de su precario ingreso: IMCO

En el Valle de México se hacen más de 34 millones de viajes diarios; representa el 19% del ingreso de los hogares

Según el INEGI, cada mes las personas dedican a transporte un gasto de entre mil 200 y mil 800 pesos. El gasto en transporte representa el mayor porcentaje de gasto entre países del G20

Transporte y Movilidad

Antimio Cruz

@antimio

Retraso. A pesar de que la Zona Metropolitana del Valle de México es la región con el mejor sistema de transporte del país, según el Índice de Movilidad Urbana, del Instituto Mexicano de Competitividad (IMCO), análisis del INEGI y la UNAM mostró que las condiciones óptimas sólo existen en el interior del Circuito Interior, donde vive 16% de la población, mientras que al alejarse el transporte de pasajeros es insalubre e inseguro y cuesta, en promedio 19% del precario ingreso de los hogares. **PÁGS 20-21**

Cada día, antes de salir el sol, anchos ríos de luces blancas se desplazan hacia la zona central de la Ciudad de México, desde la periferia. El movimiento es lento. Son los faros de miles de vehículos de pasajeros y carga que viajan hacia sitios de trabajo y estudio en la ciudad más poblada del continente americano.

En esta megaurbe habitan 22 millones de personas; cifra superior que la población total de países como Chile, Rumania, Zambia, Países Bajos o Ecuador.

En medio de uno de esos ríos de luces, el que entra desde el norte, viaja Gemma, una madre y abuela, de 65 años de edad. De lunes a sábado sale de su casa

a las cinco de la mañana. Camina una doce cuadras, espera y aborda un microbús que la lleva desde la carretera del municipio conurbado Ojo de Agua hasta la estación del Metro Indios Verdes, para después viajar hacia la estación del metro Balderas, donde está la compañía televisora en la que empieza a trabajar a las siete de la mañana, en labores de intendencia.

Su viaje es agotador, pero dice que tiene tres consuelos: en primer lugar, que sólo debe tomar dos transportes para llegar a trabajar; en segundo lugar, que su turno termina a las tres de la tarde y puede regresar a su casa antes de las aglomeraciones vespertinas, y, en tercer lugar, que ya sólo faltan unos meses para que pueda jubilarse.

“No sé cómo le voy a hacer, pero mi sueño sigue siendo ahorrar para viajar un día y conocer el Río Jordán”, nos dice la señora de profunda fe y disciplina, quien viaja cada madrugada en uno de los ríos de luces blancas que se interna por la mega urbe.

El reloj no ha marcado las seis de la mañana y abundan los embotellamientos en la Zona Metropolitana, integrada por 16 alcaldías dentro de la Ciudad de México, más 59 municipios conurbados del Estado de México y uno del estado de Hidalgo. Desde ellos y hacia ellos se realizan más de 34 millones de viajes diarios, como documentó el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

PRECARIEDAD Y DESIGUALDAD

Estadísticamente, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la región con el mejor sistema de transporte de la República Mexicana, según el Índice de Movilidad Urbana, del Instituto Mexicano de Competitividad (IMCO), pero no hay que engañarse: el mejor sistema de transporte de pasajeros del país tiene muchos componentes insalubres, inseguros y le cuesta, en promedio, el 19 por ciento del precario ingreso a los hogares mexicanos, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Ser pobre es más caro, cuando se habla de transporte de pasajeros en la ciudad más poblada del continente americano. Según el INEGI, cada mes las personas dedican a transporte un gasto de entre mil 200 y mil 800 pesos, en un



país donde el salario mínimo es de 6 mil 200 pesos mensuales. Este porcentaje es el más alto entre los países del G20, donde Canadá presenta un gasto del 16 por ciento del ingreso total, la Unión Europea del 13 por ciento y Estados Unidos del 10 por ciento, según un cálculo hecho por el IMCO.

“Este gasto reduce el ingreso disponible de los hogares y puede llegar a ser hasta 18 por ciento mayor para aquellos habitantes de zonas alejadas de los centros urbanos a los que tienen que trasladarse diariamente. Esto sin contar todos los impactos, monetarios y no monetarios, que tienen estos largos viajes forzosos. En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad”, indica el documento Índice de Movilidad Urbana. Barrios mejor conectados para ciudades más equitativas”, del IMCO.

En la UNAM, también han documentado la manera como la desigualdad social se profundiza cuando hay un deficiente sistema de transporte de pasajeros, por falta de políticas públicas con visión de largo plazo y baja inversión en infraestructura para el transporte.

“La inversión en un mejor sistema de transporte de pasajeros es fundamental porque está relacionada con la calidad de vida de la población por el tiempo de vida que dedica a sus traslados, por el costo que paga para transportarse y por los efectos dañinos a la salud que tiene el viajar en transportes con altas emisiones contaminantes o que experimentan accidentes frecuentes”, dice a “Crónica” la Doctora Angélica Lozano, investigadora del Instituto de Ingeniería de la UNAM y líder del estudio “Origen-Destino”, que realizó esa casa de estudios en colaboración con el INEGI y que ha puesto sus datos a disposición del público desde 2018.

Si bien en los documentales turísticos, videos de youtubers viajeros y reportajes sobre nómadas digitales de Europa y Estados Unidos, la Ciudad de México se presenta como un lugar idílico donde los traslados se pueden realizar en metro subterráneo o elevado, bicicletas compartidas, tranvías eléctricos, autobuses articulados en carriles confinados o cómodos autobuses de dos pisos, este sistema de transporte sólo beneficia al 7 por ciento de la población que habita en la zona rodeada por un anillo vial llamado Circuito Interior, de acuerdo con los datos coleccionados por la UNAM.

En la medida que los habitantes viven más lejos del centro, las opciones de movilidad se reducen, los vehículos son

los más viejos, contaminantes y menos regulados; además de que se deben tomar dos o más vehículos para llegar al trabajo o escuela. A esto se suma una conocida e incontrolada práctica: los asaltos armados en el transporte público de las periferias.

“La mejor infraestructura de transporte se concentra en la zona al interior del Anillo Periférico, donde sólo vive el 24 por ciento de la población. En las orillas está lo peor de lo peor. No sólo por el hecho de que no llega transporte eléctrico de bajas emisiones contaminantes, que además viaja más rápido y a mayores distancias, sino porque hay menos regulación, entonces en esa zona se mandan los vehículos más deteriorados o más contaminantes, que ya no pueden circular en la zona central. Este aspecto es importante porque nosotros encontramos que entre todos los viajes que se hacen diariamente en la Zona Metropolitana la principal manera de moverse es caminando y la segunda es en microbús”, indica Lozano, quien obtuvo su doctorado en Investigación de Operaciones (en Redes de Transporte) en la Universidad de Roma “La Sapienza” y actualmente encabeza el Grupo de Investigación en Ingeniería de Transporte y Logística, del Instituto de Ingeniería de la UNAM.

LEGADO DE DESIGUALDAD

A las cinco de la mañana, en el barrio de Portales, en la zona central de la Ciudad de México despierta el joven Químico Fármaco Biólogo Ulises, quien debe preparar sus alimentos para el mediodía, antes de salir a viajar dos horas rumbo a su trabajo, en un laboratorio clínico localizado en el extremo sur de la Ciudad de México, cerca del cerro del Ajusco. Debe caminar hasta Calzada de Tlalpan, tomar un microbús hasta el Periférico, luego otro microbús y volver a caminar.

“Es lo único que no me gusta del trabajo porque esas horas las podría dedicar a entrenar, estudiar otra cosa o descansar”, comenta el recién egresado de 23 años que viaja de pie en el primer microbús de la mañana que ya viene lleno. Dice que, dentro de lo malo, al menos él tiene trabajo, lo que no ha sido posible para más del 80 por ciento de sus compañeros recién egresados de la misma licenciatura científica.

Esas cuatro horas de traslados diarios, sumadas al gasto en pasajes y no poder comer en casa, crean condiciones adicionales de desigualdad en acceso de oportunidades.

En El Colegio de México (Colmex) se ha estudiado y señalado que no hay un solo tipo de desigualdad, sino varias desigualdades:

“No nada más hay que enfocar la atención en desigualdad de ingreso, sino ver

las desigualdades en capital cultural, en capital social, en capacidades gubernamentales, obviamente en desigualdades de género, desigualdades educativas, de salud, en fin”, explicó a este diario la Doctora Laura Flamand, Coordinadora de la Red de Estudios sobre Desigualdades, del Colmex. “Son muy diversas las desigualdades que existen en México, no nada más la del ingreso, y analizando cómo se entrecruzan y se acumulan a lo largo de la vida de las personas, violando sus derechos”, agregó.

La academia y las organizaciones sociales han acometido de manera muy seria y sistemática el estudio del transporte y la movilidad como factores de equidad o inequidad social. “Se requieren cambios profundos y no sólo curitas”, subraya la Doctora Angélica Lozano.

Y hablar de curitas hace pensar en el sangrado rojo, como los anchos ríos de luces rojas que, cuando oscurece, alumbran el desplazamiento de miles de vehículos y millones de seres humanos desde el centro a la periferia de la gran ciudad •



La mejor infraestructura de transporte se concentra en la zona al interior del Anillo Periférico, donde sólo vive el 24% ciento de la población







El número de viajes diarios en microbús en la ZMVM sólo es superado por los desplazamientos caminando, según estudios de la UNAM.

