

## Distribuidores viales ¿solución a las horas de tráfico?

Fernando Miño

[fmino@merc.com.mx](mailto:fmino@merc.com.mx)

- ◆ **En la Ciudad de México las personas pasan en promedio 2 horas diarias en el tráfico para ir a trabajar.**
- **¿Mejores vías de comunicación en Guadalajara y Monterrey? ¿o simplemente es la cantidad de automóviles lo que genera los niveles de tráfico en nuestro país?**

¿A quién no le ha pasado el quedarse atorado en el tráfico? O más bien, la pregunta podría ser ¿cuántas veces a la semana no has sido víctima de los embotellamientos vehiculares?



Hoy en día el perder media o una hora dentro de un auto o transporte, ha pasado a formar parte de la vida diaria de los habitantes de las zonas urbanas de nuestro país. El caso extremo se presenta en la Ciudad de México, ya que para el Censo de 2000, esta ciudad ya contaba con una flota vehicular registrada de 3,511,371 unidades; y se estimaba que esta cifra alcanzaría los 4,300,000 para 2006<sup>1</sup>. Si esto llegara a ser cierto, únicamente la ciudad de Guadalajara tendría un mayor número de personas que los automóviles que pudiera haber en el valle de México.

Esto no solamente tiene repercusiones de tipo ambiental como pueden ser contaminación del aire o ruido; sino también un alto costo en eficiencia al momento de tratar de desplazarse a través del tráfico, ya que se gastará más

gasolina, tiempo y recursos que podrían estar siendo utilizados en otra actividad.

Es importante considerar el hecho que no sólo la Ciudad de México es víctima de este problema, hoy en día ciudades como Guadalajara y Monterrey también presentan altos niveles de tráfico vehicular.

GRÁFICA 1



Fuente: Merc Sociedad 2004, estudio realizado en México, Guadalajara y Monterrey con una muestra total de 2,838 entrevistas con un margen de error muestral de +/- 1.8%

En la Ciudad de México el tiempo promedio que tarda una persona que tiene coche en ir y regresar a su trabajo es de 118 minutos. Si realizamos una simple multiplicación este tiempo al mes, el dato nos revela que en esta ciudad al mes se pierden 2 días en el tráfico nada más

<sup>1</sup> [www.ejournal.unam.mx-ciencias-no70](http://www.ejournal.unam.mx-ciencias-no70)

para movilizarse al trabajo. Por lo tanto el tiempo real que los habitantes de la ciudad puede incrementarse al contabilizar el resto de las actividades en las que es necesario el movilizarse en auto.

A pesar de que ciudades como Monterrey o Guadalajara no presentan un dato tan dramático como el observado para la Ciudad de México, estas no quedan exentas de este problema, ya que en Monterrey el desplazarse al trabajo y regresar de él toma en promedio 77 minutos y en Guadalajara 71.

Cabe mencionar que recientes estudios plantean que el incremento en las vías de transporte no siempre resultan ser la mejor solución al problema de los congestionamientos en las ciudades. Esto puede ser explicado de mejor forma basándonos en la paradoja de Braess<sup>2</sup>, la cual afirma que al momento de incrementar la capacidad existente de vías de transporte los usuarios de las mismas pueden contribuir a un aumento en el tiempo de viaje de un lugar a otro. Una forma de ver esta teoría parte del hecho de la generación de los llamados cuellos de botella para ingresar a las nuevas vías o al momento de salir de ellas. Regularmente en la mayoría de las ciudades existen puntos de concentración de las diversas actividades económicas, por lo que la gente que trabaja en ellas se desplaza a una determinada hora y sale de ellas regularmente a una hora similar. Es en estos momentos del día cuando las vías de acceso y salida se congestionan.



Este fenómeno se ha vuelto frecuente por lo menos en la Ciudad de México, ante la creación de los nuevos distribuidores viales; que aunque

no se encuentran al 100%, no solucionaron el problema del tráfico como se esperaba; ya que en los puntos de acceso y salida de los mismos se forman estos cuellos de botella por la gente que circulaba regularmente por estas zonas, y por aquella gente que toma estas alternativas en lugar de las que utilizaba regularmente.



Esta paradoja nos remite a la pregunta: ¿es en realidad la expansión de las vías de transporte la solución a los problemas de tráfico de las principales ciudades de nuestro país? ¿No podría pensarse en una redistribución o nueva planeación de rutas para el transporte público? O mejor aún, un plan integral que involucre una reorganización del transporte público, incentivos a que viaje más de una persona por auto junto con la expansión de las vías de comunicación de la ciudad.



Cualquier comentario relacionado con este artículo favor de comunicarse con Fernando Miño, Coordinador de Proyectos, División Consumo y Servicio al 9138-3800, Ext. 1518.  
[fmino@merc.com.mx](mailto:fmino@merc.com.mx)

<sup>2</sup> Citado en [www.ejournal.unam.mx-ciencias-no70](http://www.ejournal.unam.mx-ciencias-no70)

