

Coche mata a calandria

Los autos llegaron para quedarse, y para algunos especialistas, los proyectos urbanos del gobierno apuestan por el automotor por encima del peatón. La movilidad en Guadalajara es una historia de desastres y sin solución aparente

WENDY ACEVES VELÁZQUEZ
nancy.aceves@redudg.udg.mx

Es indiscutible que la Perla Tapatía ya no es la ciudad en la que nos desplazábamos de un sitio a otro sin problemas. El olor a tierra mojada ha desaparecido por el crecimiento de la mancha urbana. Hace no más de dos décadas, en la zona sur, el límite de la ciudad era el cruce de la Avenida López Mateos con el Periférico. Hoy en día es posible llegar hasta Tlajomulco sin distinguir los lotes vacíos que separaban a este municipio del de Zapopan.

Investigadores de la Universidad de Guadalajara señalan la falta de pericia y autoridad del gobierno, lo que ha convertido a la capital de Jalisco en una ciudad para coches, un bien material que se está convirtiendo en una necesidad para las personas.

Solamente en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), en donde vive el 63 por ciento de la población total del estado, a diario circulan un millón 800 mil automóviles. El resultado: problemas de movilidad cada día mayores, a los cuales no se concibe una pronta solución.

El investigador del Departamento de Estudios mesoamericanos y mexicanos del CUCSH, Bogar Armando Escobar Hernández, comentó que con el fin de mejorar la movilidad de la ciudad, en la década de los 50 crearon las principales vialidades: las avenidas 16 de septiembre, Federalismo y Juárez. Actualmente estas avenidas son las mismas que hace 50 años, cuando circulaban por ellas 16 mil 700 unidades. En este lapso también remozaron calles y el objetivo se cumplió: la optimización de la vialidad. "Guadalajara durante mucho tiempo permaneció aletargada, estaba volcada hacia adentro. En los 60 comenzó a abrirse al exterior". El entonces gobernador Jesús González Gallo pretendía desarrollar, reimpulsar y reordenar a la ciudad. "Antes de promover un desarrollo económico realizó la infraestructura urbana necesaria, ejemplo que deberíamos retomar en la actualidad", consideró el experto.

Sin embargo, a la par de la creación de infraestructura comenzó a crecer el parque vehicular, por lo que fue insuficiente la construcción

► Tráfico sobre la Avenida Alcalde.

Foto: José María Martínez



BLOC DE NOTAS

En Guadalajara hay un vehículo por cada tres habitantes, incluso, uno más que en la Ciudad de México, y el doble que el promedio nacional. De este parque vehicular, el 80 por ciento corresponde a automóviles particulares y el resto a transporte público. Cada día se incorporan a las calles 300 automóviles

FUENTE:
AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA

miradas



de nuevas vialidades y glorietas. En 1960, el número de automóviles creció a casi 46 mil unidades y 10 años después, en 1970, aumentó a más del doble: a 106 mil. Para la década de los 80, había 283 mil autos circulaban en Guadalajara y fue entre los 90 y el 2000 cuando estalló el incremento, hasta llegar a los 810 mil coches.

Con ello "la ciudad cambió mucho en términos de la convivencia social, creció la ciudad y las distancias físicamente, cambiaron las posibilidades de contacto social. Se mejoró la movilidad, pero a la vez la ciudad creció y provocó que las personas tardaran más en desplazarse. A la fecha la población ha crecido tanto que nos ha rebasado", consideró Escobar Hernández y añadió que Guadalajara está siguiendo el ejemplo de la Ciudad de México: "Son megalópolis extremadamente

centralizadas, en las cuales la mayoría de los recursos humanos, materiales, políticos y culturales están concentrados en una sola ciudad".

El estudio "Movilidad", realizado en el 2000 por el gobierno estatal y el Instituto de Estudios Superiores de Occidente indica que los congestionamientos viales tienen tres causas: el alto número de autos particulares, la saturación de rutas del transporte público y la acumulación de personas que transitan de su hogar a trabajo y viceversa, quienes coinciden en tiempo y espacio debido a la organización de jornadas laborales, provocando las "horas pico".

Al respecto, la investigadora del Departamento de psicología y comunicación del Centro Universitario de la Ciénega, Erika Loyo Beristáin, dijo que ante la necesidad de los ciudadanos para moverse y debido a que

el transporte público no es concebido como una buena opción, quienes tienen capacidad adquisitiva encuentran como alternativa comprar un automóvil. "Si tuviéramos una red de transporte público de calidad, el recurso de comprar un auto se minimizaría. Sin embargo, la gente percibe que como el transporte es de baja calidad, piensan que corren peligro dentro de los camiones, deducen que a la larga es más barato y se protegen más a partir de comprar un auto".

Para finalizar dijo que mientras el problema de movilidad sea tan grande como lo es ahora, las personas con capacidad económica tratarán de conseguir un auto a toda costa. Así mismo, Escobedo Hernández hizo énfasis en que "no importa que tanto se planea la urbanización, mientras exista esta exagerada concentración demográfica será imposi-

Testimonios

JAVIER GARCÍA

CIUDADANO Y PROFESOR UNIVERSITARIO

* Mi Guadalajara tan bonita está mutilada. El tapatío ya no disfruta caminar por la ciudad, ya no voltea a ver el cielo por ver el semáforo y ya no se sube a la azotea para ver un atardecer porque hay muchos edificios.

RUBÉN

TAXISTA, 42 AÑOS

* Por todos lados de la ciudad es un desastre. Por donde te metas hay carros y cada rato te toca ver accidentes y choques y que la gente te haga malas caras o te eche el carro. Yo sólo porque tengo que trabajar, porque sí no, no salía de mi casa.

DANIEL

AUTOMOVILISTA, 51 AÑOS

* Ya no es como antes que uno andaba bien tranquilo, ahora es un relajo andar en coche, pero no hay de otra. Creo que el problema de tantos carros no tiene solución.