

## **RED DE TRAFICO**

**Por: Luis G. Peña C.**

### **Narrativa de la problemática**

Para estudiar y analizar la situación de tráfico automotor de la ciudad de Mérida, tal como se nos presenta hoy en día, requiere hacer un poco de historia si queremos encontrar los puntos más importantes y resultantes para exponer a partir de qué momento comenzó y cuáles han sido los factores e intereses que han existido para impulsar y sostener el proceso de destrucción y caos en las vías urbanas de la ciudad. Es un momento histórico que podemos ubicarlo a partir de la segunda mitad de los años ochenta, se fortaleció en toda la década de los noventa del siglo veinte y aún sigue manifestándose hoy en día en la primera década del siglo 21.

Mérida es una ciudad apreciada por sus condiciones urbanísticas, ambientales y culturales. No obstante, la deficiente planificación ha generado insatisfacción y caos, surgiendo la necesidad de mejorar las condiciones de vida del ciudadano a través de propuestas de desarrollo y ordenación urbanas pertinentes y de ejes viales. La forma angosta y alargada de la ciudad, producto de las restricciones geomorfológicas, ha ocasionado un crecimiento Suroeste y Noreste, ya que las barreras montañosas de la Sierra Nevada y la Culata impiden el crecimiento en los ejes Noroeste y Sureste. Por tanto, los planes urbanísticos y viales actuales y futuros deben prever como se puede ver afectada la ciudad en los próximos años si la densidad demográfica mantiene un crecimiento como el que se ha venido dando en los últimos años, considerando que el crecimiento longitudinal en el eje Tabay-Ejido-Lasgunillas tiene fuertes restricciones para el acceso a la meseta, lo cual hace sus zonas de entrada generen estrechos cuellos de botellas o embudos con fuertes limitaciones de ampliación (caso la Vuelta de Lola y entrada a Ejido).

El desarrollo reciente de la ciudad, evidencia un alto desconocimiento de la necesidad de planes urbanos integrales, donde se consideren todas las variables que pueden, de alguna manera, afectar la compleja red de relaciones. El tránsito automotor tiene un papel muy importante para el trazado urbano, por lo que es necesario establecer directrices que aseguren una implementación que genere el menor impacto negativo posible en la ciudad, logrando de esta manera los beneficios esperados.

Una situación fuera de control, para estar más conectado con la realidad y la actualidad, se puede apreciar en el tránsito automotor en la ciudad de Mérida, con sus dos connotaciones en el servicio público y servicio particular.

Mérida posee un gran número de habitantes que se ha venido incrementando al correr de los años, este volumen de personas se encuentra repartido en diversos sectores de la ciudad. Estas personas que laboran en los distintos sitios de la ciudad requieren movilizarse en todas las direcciones y durante todo el día, con mayor volumen de la región Sureste a la Noreste a primeras horas de la mañana, y de manera viceversa al final de la tarde; unos recorren más que otros, y esto se traduce en que unos tienen la capacidad económica para adquirir un automotor y se movilizan dentro de la ciudad en este, otras en cambio no tienen el suficiente o simplemente no apetecen de comprar un vehículo y tienen que movilizarse en el servicio público, que comprende, buses, busetas, taxis, colectivos, y trolebus(en su primera parte pre-funcional de la etapa I, Ejido hasta sector Pie del Llano ).

La situación es, que desde hace 30 años se ha tratado el tema de transporte masivo en la ciudad de

Mérida y solo en 1996 se produjeron los estudios que conllevaron a la escogencia del sistema trolebus, luego de evaluar varias alternativas como: aerometro, telemag, bus convencional, metro ligero y trolebús.

La elaboración de la primera etapa del sistema de transporte masivo ha originado en la actualidad para el tránsito automotor particular y público lo siguiente: que un recorrido que por su distancia no debería demorar mas de media hora, termina convirtiéndose en una travesía de una hora y media y hasta dos horas y media, tal es el caso Ejido a la Mérida - Hechicera; y aquí se encuentra el primer problema, porque en realidad son varios problemas en uno solo que se reúnen para formar una sola entropía; la velocidad con que se puede avanzar en las avenidas de la ciudad se ha reducido hasta ese punto debido a la gran saturación del parque automotor, tanto particular como público.

Estudios realizados por las autoridades municipales del transporte han determinado que la red vial actual tiene una capacidad operativa de 30 mil vehículos, sin embargo, actualmente circulan por calles y avenidas cerca de 70 mil, o sea, más del doble. El caso se agrava progresivamente si anotamos que mensualmente se incorporan al parque automotor entre 40 y 60 vehículos y el problema hace crisis, cuando entendemos la triste realidad del patrón restrictivo del medio físico que impide por completo el que se adelanten políticas agresivas de construcción de nuevas vías para ampliar la capacidad operativa.

Para el caso del transporte particular, se ha tratado de buscarle una solución a este caos, pero no es realmente una solución total sino parcial, ya que ha tomado medidas como la restricción vehicular denominada Pico y Placa, medidas como esta solo mesuran un poco el trafico, es una restricción vehicular de acuerdo al ultimo dígito de la placa de cada vehículo, prohibiendo así su circulación dentro de la ciudad en un horario, que va de 7:00am a 9:00am en la mañana, y en la tarde de 5:00 PM a 7:30 PM, teniendo así la posibilidad de transitar sin ningún problema durante el tiempo restante; esta medida la verdad es que no aporta lo suficiente, aporta algo pero muy, muy poco, el problema de la saturación vehicular se traduce en contaminación auditiva, visual, ambiental, estrés, falta de agilidad en la ciudad, caos, accidentalidad, delincuencia, y otros.

Este es ya un problema que toca los linderos culturales y sociales, pues hay que crear en los habitantes de la ciudad de mérida una conciencia ciudadana, haciendo énfasis en puntos clave o estratégicos los cuales se han venido tratando acertadamente en el desarrollo endogeno del país y del sentido social; se puede citar la humanización de las calles, es decir se ha devuelto a las personas su espacio que por ley natural les pertenece, se les ha devuelto las aceras y parques, que habían venido sido utilizado para diversos fines como para parquear vehículos como el caso de aceras, o simplemente no ser usados como los parques porque se encontraban en un estado deplorable y sirviendo de guarida para hampones e indigentes. Sin embargo se debe mejorar la parte específica del conductor merideño, el que se moviliza a diario por las calles y avenidas, esto porque son variados los accidentes generados por el servicio particular, como exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez, irrespetar las normas y señales de tránsito, etc.

Con el paso de los días y como lo demuestra la historia la ciudad va creciendo y así lo seguirá haciendo y así crecerá también el parque automotor, por eso es necesario tomar medidas que miren hacia un futuro, no hacia hoy en la tarde o mañana temprano, hay que crear conciencia cultural y social en las personas acerca de esto, hay que mostrarles que este caos no nos lleva a ningún lado, por el contrario nos esta haciendo atrasar en cuanto al desarrollo endogeno que el país necesita, hay que quitar de su mente ciertas cosas que aunque parezcan insignificantes son en realidad la piedra angular de todo esto; por ejemplo algo tan sencillo como la concepción que un ciudadano cualquiera tiene de un automóvil, muchas personas lo ven como un lujo, como un logro, como un símbolo de status dentro de una sociedad maquillada, y en cierta medida lo es pues todo el mundo no puede acceder a el, la gran

mayoría de las personas dueñas de vehículos lo utilizan así: salen de su casa muy temprano a la hora "pico" haciendo un gran aporte al trancon matutino, por citar uno en particular el trancon de la Av. Andrés Bello, llegan a la oficina y el carro permanece ahí estacionado hasta la hora de almuerzo o la hora de salida, generando una vez mas el acostumbrado trancon al regreso a sus casa, otro punto negativo es que acostumbran a movilizarse solos dentro de estos vehículos, siendo que muchas veces los compañeros de trabajo resultan ser vecinos, un ve en la calle cuatro carros uno tras de otro, y todos únicamente con una sola persona, "el conductor", esta situación también la podemos solucionar promoviendo que las personas no se movilicen solas, o mejor que si se van a movilizar solas utilicen el transporte público, porque no es igual ver cuatro carros uno tras de otro cada uno con una sola persona en el habitáculo, que ver cuatro personas en un solo carro, es mucho mas favorable la segunda situación desde todos los puntos de vista, se gasta menos dinero y menor cantidad en combustible y hay que recordar que este es un recurso agotable, hay mas contacto entre las personas ya que se puede conversar durante el recorrido lo cual es mucho mas agradable que desplazarse solo sin tener con quien dialogar, la contaminación de por si que bajara significativamente, y la velocidad promedio de movilización aumentara disminuyendo así los insoportables trancones; son estas medidas aparentemente pequeñas y que se, para muchas personas pueden parecer ridículas o insignificantes, pero en verdad aportan bastante a la solución del problema.

Hay que quitar por eso aquellos viejos tabúes y conceptos sobre el automóvil y adquirir otros benéficos, como por ejemplo en varios lugares del mundo el automóvil es solo para los fines de semana, y en el transcurso de ella se transportan por medios públicos, teniendo así la facilidad de disfrutar el paisaje, leer, charlar con la persona que le acompañe, y cualquier otra situación que se puede generar en un momento de esos. Claro que hay que tener en cuenta que la gente en una ciudad como Mérida lo piensa dos veces antes de subirse a un vehículo del transporte publico, pues tiene que enfrentar toda una odisea e inseguridad; por este motivo es necesario analizar el problema de transito vehicular publico y solucionarlo y después si ponerlo como una verdadera alternativa de transporte masivo, hay que ir avanzando paralelamente en todos estos aspectos, para lograr una solución ideal que no vaya a quedar a medias; entonces debemos hacer un alto en el camino y mirar a que es lo que se enfrenta una persona cuando aborda un vehículo de transporte publico o forma parte del transito automotor.