

CONFERENCIA
MAESTRA

ING. ISAAC MOSCOSO LEGORRETA

LAS COMUNICACIONES TERRESTRES. SU REORDENAMIENTO Y RACIONALIZACION COMO PRIMERA FASE DE UNA MODERNIZACION.

Ing. Isaac Moscoso Legorreta

Introducción.

Durante tres décadas nuestras generaciones de especialistas en vías terrestres y en disciplinas afines, han contribuido, en forma importante, al desarrollo de las redes de transporte; la práctica de esta apasionante actividad ha producido excelentes profesionales en planeación, proyecto, construcción y conservación de las infraestructuras de esos medios, mereciendo reconocimiento nacional e internacional. Agiles sistemas en el manejo y aplicación de presupuestos y créditos, paralelos al esfuerzo técnico y administrativo, han dado por resultado una excelente y amplia red de comunicaciones terrestres: (235,000)Kms. de caminos, 59 aeropuertos y 23,000 Kms. de vías férreas son el fruto de esa armonización.

Los fenómenos sociales de urbanización acelerada, movimientos migratorios campo-ciudad y excesivo intermediarismo comercial, principalmente, se han manifestado en el congestionamiento y saturación de algunos tramos de la red caminera, y de ciertos aeropuertos y troncales de la red férrea nacional, lo anterior aunado a una tendencia de la comunidad de alterar o no obedecer normas y reglamentos, ha producido consecuencias indeseables que se manifiestan en un mal uso o abuso de medios e instalaciones.

Al tratar de corregir algunas de estas desviaciones es imperativo fijar la atención no solamente en la características y condiciones de la infraestructura, también se debe involucrar al vehículo, a los hábitos del usuario y los criterios o sistemas operativos.

Red Carretera.

En una primera etapa, un camino o una carretera enlazada dos o más centros de población, en una ulterior la población se dispersa a lo

largo del camino, hasta llegar a conurbar; este dinámico fenómeno observado en los últimos 20 años, provoca invasiones a los derechos de vía y aún a la sección del camino; es típico ver el desarrollo de actividades de comercio y de servicios, alojados en cruceros, entronques y pao por poblados, fuera de todo control y ordenamiento. últimamente la adopción e instalación de "Topes" que no solamente pretenden de la protección del peaton, tan seriamente amenazado, también busca reducir la velocidad del vehículo para inducir al conductor al consumo.

Estacionamiento del equipo pesado en lugares de descanso o pernocta, en acotamientos y espacios disponibles, dentro del derecho de vía, viene a representar otra obstrucción y peligro potencial al tránsito.

Por lo que se refiere al vehículo, la mezcla indiscriminada de tránsito pesado y ligero, con características de peso y velocidad diametralmente opuestos, ha venido a reducir drásticamente la capacidad y la seguridad de la vía de comunicación.

El peso y dimensiones del vehículo, también sin aparente limitación, se manifiesta en el incremento del tránsito de convoyes, en lugar de vehículos individuales, generando inseguridad y congestionamiento, más aún por el hecho de transitar y rebasar a velocidades peligrosamente bajas.

El estatus legal y operativo, en autopistas, en algunos tramos se ha violado radicalmente, superando todo precedente en este renglón de afectaciones e invasiones, tal es el caso de la autopista México-Puebla, en su primer tramo, en donde el derecho de vía, se está convirtiendo en un basurero; el señalamiento y cerca de protección han sido dañados o robados.

El tránsito local de vehículos de pasajeros invade y ocupa el acotamiento para el ascenso, descenso de personas y el tránsito transversal presiona para convertir este tramo en una calle, más que una vía de acceso controlado.

La solución a estos preocupantes problemas no es responsabilidad úni

ca de técnicos y administradores del área de transporte, también deben intervenir autoridades políticas y judiciales, así como cuerpos policíacos que aparentemente han claudicado ante este fenómeno social.

R e d A e r o p o r t u a r i a .

La red actual presenta tanto saturación como subutilización, dentro de la primera clasificación están los aeropuertos de México, D.F. Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Acapulco y Cancún; centro de la segunda: Zacatecas, Saltillo, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula y la Paz, entre otros.

Con la operación de las dos grandes líneas aéreas nacionales, Mexicana de aviación y Aeroméxico, se presentaba duplicidad de vuelos.

La ausencia de enlaces regionales, operados con aviones relativamente chicos: de 30 a 40 pasajeros de capacidad, generalmente de turbohélice, provoca congestión de aeropuertos puntuales de la red troncal.

Por lo que se refiere a su infraestructura, algunos aeropuertos presentan conservación y mantenimiento diferidos, que habrá necesidad de atender, adecuándolos al nuevo servicio que se proyecte darles.

ESQUEMA RECTOR DEL TRANSPORTE AEREO.

Pugna este programa de acción por el establecimiento de redes flexibles con la puesta en operación de vuelos regionales que enlacen los aeropuertos de la red troncal, suprimiendo la duplicidad de vuelos y mejorar la eficiencia optimizando los sistemas operativos.

En los aeropuertos de México, D.F. y Cancún, para los próximos 6 años, aumentar número de pistas y ampliar calles de rodaje, alentando la participación de la iniciativa privada en la operación de rutas regionales y turísticas, así como de empresas paraestatales y paramunicipales.

La experiencia nacional lograda en proyecto, construcción, conserva --

ción y operación en esta materia, permite a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como al organismo aeropuertos y servicios auxiliares, proporcionar asesoría a países de Centro y Sud América.

Los posibles nuevos aeropuertos, se ubicarán en León y Tepic.

R e d F e r r o v i a r i a .

Una Línea férrea, por ser una vía de acceso controlada y operada por vehículos o convoyes típicos, prácticamente no sufre las invasiones y mal uso observado en un camino o carretera, no obstante los derechos de vía de este medio de comunicación no dejan de ser un "Atractivo" para asentamientos humanos anárquicos y establecimiento de actividades poco lícitas; en áreas urbanas en constante expansión estos derechos de vía también son afectados y dañados; la expansión vial urbana les reduce ancho de derecho de vía y les obliga a cruzamientos inadecuados y a veces potencialmente peligrosos para el tránsito vehicular de ambos modos.

En estas mismas áreas urbanas, algunos planes de lebramiento ferroviarios van dejando disponible cierta infraestructura que bien pudiera ser aprovechada y capitalizada para el manejo de transporte colectivo de pasajeros, aliviado en mucho el caótico traslado de personas; el servicio puede ser proporcionado por el propio organismo ferroviario o concesionado a empresas para-municipales; esta situación parece viable en las áreas urbanas de Monterrey, Tampico, CD. Juárez y Coahuila, cuando los proyectos ferroviarios de libramientos y reubicación de terminales y patios, se lleguen a consolidar.

Como meta más ambiciosa, se debe pensar en desarrollar proyectos y acciones de terminales multimodales o de articulación; un caso sobresaliente se presenta en CD. Juárez, Chih; en donde es factible enlazar transporte terrestre de carga, al manejar el tráfico internacional de las maquiladoras, por el sistema de trailer sobre plataforma y contenedores, así como enlazar en una nueva terminal ferroviaria, fuera del centro de la ciudad, tráfico de pasaje urbano por medio de tren ligero, con tráfico clásico de pasaje, extendiéndolo al área

aeropuertaria, en esa importante zona fronteriza.

Ventana al mundo del Transporte. El proyecto Japonés.

Para unir por tierra a dos de las cuatro principales islas del archipiélago nipón, sueño imperial de antiguas generaciones, hubo que construir un túnel abajo de la base marina en el estrecho Tsugaru, con una longitud de 53.9 Km. la mayor en el mundo.

La perforación fue concluida en 1985 y a partir de ese momento, las islas de Hokaido y Honshu quedaron conectadas por tierra, cien metros abajo de la base marina y a 240 metros del nivel de las aguas.

Por este túnel correrán las vías del sistema ferroviario Simkasen.

- El Eurotúnel -

El sueño de siglos: cruzar el canal de la mancha sin los riesgos que el mar produce e ir sobre tierra firme, está por cumplirse. hacia 1993, dentro de 5 años, podrá hacerse el recorrido por ferrocarril de Londres a París en tres horas y cruzar el canal en media hora, sin transbordo de ninguna clase, en Francia competencia con otros modos de transporte, incluyendo el aéreo.

El eurotúnel integrará en una sola red las infraestructuras ferroviarias europea continental e inglesa, dándole una inusitada vigencia al modo de transporte ferroviario, tal proyecto además es un alarde de relaciones políticas internacionales, en la cooperación y entendimiento de la humanidad.