



▲ Usuarios del llamado tren ligero de Guadalajara. Foto: Archivo.

Tren eléctrico, sueño inacabado

Desde que los gobiernos panistas llegaron a Jalisco, la posibilidad de un metro o tren ligero, ha ido perdiéndose. Las dos únicas líneas de éste, fueron el comienzo de un plan jamás concluido. Guadalajara comienza a padecer la ausencia de un metro

JOSÉ DÍAZ BETANCOURT

En un muro situado en el ala sur de la oficina central del tren eléctrico de la ciudad de Guadalajara, hay un plano de la ciudad. En él están plasmadas, como una telaraña, las líneas del Plan maestro del sistema eléctrico del tren urbano de Guadalajara. Cinco extensiones y una red de alimentadoras son el testimonio de lo que un día constituyó el sueño de los ciudadanos de contar con un metro urbano.

Cotidianamente, desde hace 18 años, sesionan ahí técnicos y funcionarios que resuelven problemas sobre la buena marcha de las líneas 1 y 2 del tren eléctrico. Disertan sobre todo género de tópicos, pero hace muchos años no se escuchan en este salón las descripciones de los obstáculos que posiblemente enfrentarían para prolongar las líneas existentes, y menos la construcción de nuevos derroteros.

Este silencio prevalece, desde 1995, meses después de la toma de posesión del primer go-

bernante panista en la historia de Jalisco. La deuda generada por la construcción de la línea 2 del tren eléctrico, de mil 349 millones de pesos, borró los sueños de reanudar la prolongación de la red.

Los planes eran construir al menos 61 kilómetros más de vías, entre superficie y subterráneas. La línea 3, entre el aeropuerto y el Periférico poniente, de 22 kilómetros; la línea 4, como estación de transferencia en el centro, hacia las Juntas, en Tlaquepaque: 19 kilómetros; la 5, de Tesisán hasta Tonalá, con 30 kilómetros.

Para este año sólo plantean el crecimiento hacia el sur de 1.6 kilómetros de la línea 1 del tren eléctrico, mientras que en la ciudad de México anunciaron la construcción de la línea del Bicentenario (la 12), de 24 kilómetros y que costará al gobierno del Distrito Federal, 12 mil millones de pesos.

Si esta historia es agrídulce o hasta trágica, hay otra más dramática. En 1965, 20 años antes de la ruptura de los planes del tren eléctrico,

durante la administración de Francisco Medina Ascencio, una delegación de inversionistas japoneses vino a la ciudad para ofrecer la construcción del tren subterráneo. Tres años antes de que inauguraran la primera línea del metro capitalino.

Algunos analistas dicen que perdimos otra oportunidad cuando el gobierno de Jalisco recibió una partida extraordinaria de casi siete mil millones de pesos, en 2006, por concepto de excedentes petroleros. Con esto hubieran podido financiar las ampliaciones de las líneas 1 y 2 del tren eléctrico, pero el desacuerdo entre el ejecutivo y el legislativo no permitió soñar en esa posibilidad.

A tantos años de distancia, no vale la pena lamentarse. Construir hoy un kilómetro del tren eléctrico cuesta 500 millones de pesos y es prácticamente imposible –para una economía como la del estado de Jalisco– emprender esa obra, pues, por el mismo costo por kilómetro es factible operar un corredor con el sistema de bus rapid transit (BRT), es decir, con autobuses articulados por carriles confinados. Un primer corredor, en la calzada Independencia, estará listo en los primeros tres meses de 2008.

Para los directivos del sistema del tren eléctrico urbano, “la demanda y el financiamiento son los referentes a considerar para definir qué clase de transporte es ideal para la ciudad y la movilidad que se planea en forma total”.

Según datos internacionales, la demanda ideal para un metro o tren eléctrico es de al menos 30 mil pasajeros por hora, y esas cantidades sólo pueden encontrarse en grandes urbes con densidades urbanas diferentes a Guadalajara y con una reconversión cultural donde es posible depender menos del automóvil.

El director del Centro Estatal de Investigación del Transporte y la Vialidad (CEIT), Francisco Javier Romero Pérez, refuerza esta idea. Afirma que la movilidad en la ciudad de Guadalajara la ha determinado la infraestructura, “como el tren determinó la fisonomía de Guadalajara en el siglo XIX”.

Romero asevera que la construcción del túnel por el que ahora circula la línea 1 del tren eléctrico, primero fue usada por trolebuses, en una Guadalajara en donde el 90 por ciento de los viajes de las personas era en transporte público.

La moderna movilidad

El Organismo Coordinador para la Operación Integral del Transporte (OCOIT) anunció que la inversión del primer corredor por el que circularán un medio centenar de unidades BRTs, será de cerca de mil millones de pesos e incluye una modernización integral de la calzada Independencia.

El BRT para Guadalajara podrá circular a una velocidad promedio de 30 a 35 kilómetros por hora, a diferencia de los camiones actuales, que se desplazan a 12 kilómetros por hora. Sus unidades pueden tener una vida útil de hasta siete años, en vez de los cuatro o cinco de las que hoy vemos por la ciudad. El proyecto se extenderá más allá del 2011 y considera cuatro corredores más.

Nunca más tren eléctrico o metro. Como usted guste. *

miradas