

---

Margarita Camarena Luhrs\*

---

*Desastre y transporte*

*EN LA CIUDAD DE MEXICO\*\**

---

El impacto provocado por desastres naturales como los sismos que azotaron la ciudad de México en septiembre de 1985, hace patente el riesgo de catástrofe para su población y la necesidad de una previsión oportuna que reuna actualizadamente, la respuesta de habitantes y gobierno.

El transcurrir de algunas semanas después del trágico suceso pone de relieve el papel de la comunicación social y el funcionamiento oportuno de los medios de que el gobierno se vale para conocer las necesidades, plantear alternativas, recibir respuestas de beneficiarios, decidir acciones y justificarlas, obtener apoyo y participación.

La recuperación del ritmo de vida de la población y la reconstrucción de los bienes materiales han abierto un lugar a la búsqueda de seguridades que garanticen por un lado la intercomunicación y por otro, la posibilidad de trasladarse a diferentes lugares.

Los efectos inmediatos del desastre fueron agravados por la incomunicación que se vivió durante el primer y segundo días que siguieron al 19 de septiembre; posteriormente, la operación de los medios de comunicación contribuyó a que se recuperara la normalidad en el movimiento de los habitantes y a que se reanudaran sus actividades e intercambios básicos. En ello, se aprecia la necesidad de establecer plazos prudentes para resolver sistemáticamente los problemas de la emergencia que se agregan a otros anteriores confundiendo o modificándolos. Este es

\* Investigadora del Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM.

\*\* Agradezco al Dr. Oscar Uribe Villegas sus valiosos comentarios y sugerencias.

el caso de los medios de comunicación: acrecentaron el caos inmediato, por incomunicación, y una vez restablecidas las garantías a la seguridad de la vida de la población ampliaron el alcance de las medidas de emergencia y la búsqueda de soluciones.

Las repercusiones del efecto desencadenante que generan los transportes son distintas de las producidas en general por la comunicación, aunque unos incidan sobre la otra y viceversa; los transportes tienen primero un carácter físico, material que se resume en la acción y efecto del traslado a diversos sitios, mientras que la comunicación posee un carácter social inmaterial; esto es, ideológico. Por ello, se distinguen las consecuencias del sismo sobre la distribución y dotación de medios para satisfacer necesidades que tienen que ver con la vida, salud, alimentación y vivienda y, por otra parte, las consecuencias que trajo sobre las formas de identificación colectiva para hacer frente al desastre, así como sobre las formas de apoyo y rescate que fueron implementadas. En ambos casos se impone la necesidad de prever medidas que, en caso de catástrofe, restablezcan no sólo de modo espontáneo e improvisado sino articulado y coherente el funcionamiento de los medios de comunicación, y de toda la estructura y operación significativa de la sociedad.

Esta revaloración de la posibilidad ética y social de los medios de comunicación debe propiciar que se asuma una responsabilidad creciente por parte de quienes los manejan, sean entidades públicas o privadas, para actuar en contra del alarmismo o amarillismo (de la histeria colectiva), y en favor de una ponderación sensata que permita incidir de manera eficaz, apoyando soluciones concertadas de diversos grupos sociales. En este sentido, se requiere asegurar la continuidad de la operación para no ver interrumpido el servicio que prestan los medios de comunicación, implementando canales sustitutos alternativos que permitan la acción coordinada de otras instancias.

La experiencia frente a la catástrofe sugiere como válidas algunas alternativas que se pusieron en marcha para resolver la incomunicación durante la emergencia y después. A Continuación se presentan algunos aspectos que revelan las áreas de mayor vulnerabilidad y las medidas más eficaces para enfrentar otras posibles situaciones de desastre.

La inmovilidad e incomunicación que sufrió la población de la ciudad de México y otros lugares del país después de los sismos se prolongó en algunos casos hasta una semana, como se aprecia en los siguientes hechos:

1. La suspensión temporal de la corriente eléctrica en la ciudad provocó que se paralizaran los transportes eléctricos: Metro y trolebús. Asimismo, quedó fuera de servicio el sistema de semáforos por lo cual blo-

queó la circulación de vehículos, se congestionó el tránsito y se inmovilizó a gran parte de la población. La transmisión de energía eléctrica y el abastecimiento de agua potable, por su parte, también sufrieron interrupciones y desperfectos en sus instalaciones.

2. La comunicación a través de télex, telégrafos y teléfonos, disminuyó su capacidad de enlace en un 63 por ciento, pues sólo operó para 64 de las 171 ciudades del país. En la capital, los servicios telefónicos se interrumpieron por graves averías que ocurrieron en las instalaciones y centrales telefónicas.

3. La vialidad en la ciudad se trastornó no sólo por la interrupción en el abasto de corriente eléctrica, sino por el dislocamiento y ruptura de calles y algunos tramos de las avenidas, por los derrumbes que cerraron el paso, obligando a cancelar unas vías y a encontrar rutas alternativas para la circulación de vehículos, especialmente en la zona de desastre que comprende el centro de la ciudad, Paseo de la Reforma, Avenida Juárez, partes del Eje Central Lázaro Cárdenas, el Eje Mosqueta, Avenida Circunvalación, Fray Servando Teresa de Mier y su continuación hasta las calles de Doctro Río de la Loza. El transporte aéreo y la operación del aeropuerto internacional de la ciudad de México, sufrió las consecuencias de la interrupción en las comunicaciones entre torre de control y naves en vuelo, además de la ruptura del ducto principal que abastece de combustible a los aviones en el interior del aeropuerto, ocasionando la cancelación de alrededor de 15 vuelos nacionales e internacionales, la demora de aproximadamente 50 vuelos y un número no especificado de llegadas diferidas o trasladadas a otros puertos aéreos.

4. Los autobuses de la Ruta 100, taxis y colectivos de ruta fija, permanecieron fuera de servicio durante varias horas, destinándose para otros usos distintos de los normales. Debido a los daños que ocurrieron en oficinas públicas relacionadas con las comunicaciones y transportes se interrumpieron las labores, impidiendo la coordinación de algunas actividades, especialmente las que se realizaban en el Centro SCOP y en varias oficinas de los ferrocarriles.

Por otra parte, los medios de comunicación ampliaron el radio de acción de las medidas emergentes una vez que pasó el primer impacto del desastre, como se ve enseguida:

1. El abasto de energía eléctrica se reanudó el mismo viernes 20 de septiembre alrededor de las 11:00 horas para la mayor parte de la ciudad, demorando algunos días más para algunas colonias porque fue necesario rehabilitar unos 270 alimentadores de distribución y otro número no determinado de líneas y postes que resultaron dañados.

Estas medidas fueron realizadas con gran oportunidad y celeridad permitiendo que el Metro, por ejemplo, restableciera su servicio entre las tres horas y dos días después de los sismos, de modo que más de los cuatro millones de personas que usan este medio diariamente pudieran seguir haciéndolo; las medidas tomadas por las autoridades responsables del servicio colectivo que proporciona el Metro acertaron al ofrecer servicio gratuito al usuario hasta el día 24 de septiembre. Con respecto al abasto de agua potable, la reparación de los desperfectos más importantes demoró diez días; sin embargo, el deterioro de la red de abasto de agua potable en su conjunto modificó su calidad ocasionando que se pusieran en práctica medidas improvisadas para prevenir sobre el riesgo contra la salud que representó su ingestión durante cerca de dos meses. Por otra parte, se destacaron contingentes de empleados públicos así como equipos mecánicos de empresas contratistas proveedoras del gobierno para los trabajos de rescate y remoción de escombros que se sumaron de este modo a la solidaridad brindada a la población damnificada.

De su lado, los desperfectos registrados en la terminal aérea, así como en su funcionamiento, fueron arreglados el mismo día. El personal de emergencia y el cuerpo de bomberos del aeropuerto se agregaron a las brigadas de ayuda como en el caso del personal de otras oficinas públicas. El abasto de combustible para aviones se realizó por medio de pipas y se enviaron 20 mil litros de combustible para los helicópteros que prestaron auxilio. Se decidió acertadamente que la mayor parte del personal de seguridad y vigilancia se concentrara en las actividades de la aviación general para recibir los víveres, medicinas, equipo médico y personal especializado en rescate que llegó de otros países, principalmente por esta vía.

2. La comunicación a través de télex, telégrafos y teléfonos todavía era objeto de reparaciones a un mes del desastre porque fue necesario importar nuevos equipos y por la concentración en la ciudad de México de las instalaciones que permiten el servicio a todo el país. Fallas en la distribución regional de los servicios públicos, ocasionaron en este caso que a dos semanas del sismo, los servicios telefónicos y telegráficos funcionaran sólo al 60 por ciento en largas distancias nacionales, al 47 por ciento de entradas y 16 por ciento de salidas en el servicio internacional. Sustituyendo la falta de continuidad en este servicio, los radioaficionados prestaron un apoyo extraordinario.

3. La vialidad principal se restableció a los cuatro o cinco días. Para ello, se procuró resolver el bloqueo del tránsito a través de una operación vial que entró en funcionamiento el 22 de septiembre. Esta medida organizada por la Secretaría General de Protección y Vialidad, descongestionó las avenidas de mayor tránsito, en especial las de Insurgentes, Cuauhté-

noc, Bucareli y Chapultepec; el agrupamiento de motopatrullas recorrió todas las calles de la ciudad para restablecer la circulación mediante señalamiento y apertura de calles antes acordonadas. Se realizó el desalojo de escombros en las calles y un control estricto del acceso de vehículos a las zonas afectadas; se trazaron rutas alternativas y desviaciones en los lugares donde ocurrieron derrumbes.

4. Los autobuses de la Ruta 100, al igual que el Metro, prestaron servicio gratuito hasta el 24 de septiembre. Con posterioridad se reanudó completamente el servicio de transportes colectivos, con excepción de las zonas más dañadas que fueron acordonadas. Así como el uso de los vehículos se adaptó a las necesidades de abasto de medicinas y alimentos, al traslado de enfermos, de igual modo, cierto tipo de equipo de construcción, como motoconformadoras, escrepas, palas mecánicas, plumas, traxcavos, camiones de volteo y otros, fueron utilizados en los trabajos de rescate. Por su parte, las oficinas públicas reacomodaron sus empleados en otros edificios de dependencias afines, iniciándose en algunos casos un proceso de desconcentración. Cabe subrayar que muchas dependencias oficiales organizaron destacamentos de su personal para el apoyo, asistencia y rescate de damnificados. También se contó con la solidaridad de empresas camioneras que prestaron servicio de mudanza y mensajería gratuitos.

Los ejemplos anteriores permiten concluir que, en menos de un mes, la población asumió una actitud serena y emprendedora y que el gobierno tomó decisiones y puso en práctica medidas para enfrentar las consecuencias del desastre. Sin embargo, aún existen problemas sin solución, o atendidos de manera insuficiente y defectuosa, que hacen evidente la falta de oportunidad de algunas medidas y hacen surgir conflictos por su aplicación apresurada, muchas veces incorrecta. Así como hay prioridades reales hay, en conexión con una catástrofe, otras prioridades previsible, incluso valorables en términos de probabilidad estadística, que pueden ser jerarquizadas de acuerdo con lapsos de daño y urgencia; estas última debieran ser incluidas provisoriamente en un plan de emergencia urbana para la ciudad de México, aprovechando la experiencia y los recursos que se utilizaron por parte de la población y autoridades para establecer paulatinamente la normalidad.

También puede concluirse en el sentido de que frente a cualquier situación de emergencia urbana resulta indispensable contar con medidas que garanticen la continuidad en el funcionamiento de los medios de comunicación. De lo contrario, la inmovilidad e incomunicación agudizarán el impacto del desastre. Considerando que en una ciudad como la nuestra, cualquier situación de emergencia puede adquirir un carácter

masivo, resulta indispensable poder contar, precisamente a través de un uso previsor de los recursos y de la amplitud que puede alcanzar el radio de acción de los diversos medios de comunicación, con medidas coherentes que transformen la respuesta masiva en colectiva frente a problemas de esta naturaleza. Los medios de comunicación pueden contribuir eficazmente para que las respuestas sean concertadas, adecuadas y oportunas, como resulta claro de la experiencia y respuesta colectiva dada por la población durante septiembre y después, para enfrentar con mayores posibilidades este tipo de desastres.

Finalmente, puede presentarse una sugerencia que complementa de manera práctica las ideas anteriores. Considerando algunas medidas y soluciones tomadas, destacan las siguientes acciones preventivas, emergentes y de actualización catastrófica que permitirían, en mejores condiciones, enfrentar situaciones de desastre como las vividas.

1. En lo que respecta a los medios impresos e inalámbricos para la comunicación, como periódicos, radio, televisión, teléfonos, télex, telégrafos, correos, etcétera, los responsables de la operación de éstos deberán contar, ya sea individual o grupalmente, con una coordinación que enlace y centralice sus decisiones y las indicaciones generales sobre medidas preventivas.

Esta coordinación deberá establecer las directrices y acciones que tomarán sus propios operarios y personal sobre la seguridad de sus vidas, sobre las instalaciones y equipos que garanticen la continuidad de sus actividades. Este plan interno ha de asegurar la continuidad de las transmisiones y comunicaciones que permitan dar a conocer masivamente instrucciones a la población.\*\*\* También deberá asignar tareas especializadas que prestarán cada uno de los medios según su radio de acción y tipo de comunicación, de manera que puedan ser sustituidas y organizadas alternativamente para la transmisión de información adecuada. De acuerdo con lo anterior, servirán a la vez como centros de información, enlace y seguimiento de acciones básicas tomadas por otros sectores.

2. En tanto los transportes —medios físicos para la comunicación: automóviles, aviones y ferrocarriles—, servirán para el desplazamiento de personas y objetos en la ciudad y sus alrededores.

Utilizando los canales existentes entre organismos transportistas privados y entidades de la administración pública encargadas de las comu-

\*\*\* Se trata de instrucciones definidas por entidades públicas o privadas responsables de poner en práctica cualquier acción general en materia de salud, vivienda, alimentación, transporte y otras actividades que restablezcan la vida social y económica de la población afectada.

nicaciones y el transporte a nivel federal y estatal, se recomienda establecer un centro coordinador de maniobras y operaciones en caso de desastre, a fin de realizar acciones combinadas que se instituyan a nivel general para todos los sectores que puedan prestar ayuda.

Este centro coordinador deberá precisar las acciones preventivas, de emergencia y actualización –en su caso reconstrucción– que competa a sus actividades y a las necesidades de: 1. evacuación y movilización a refugios, albergues o campamentos de las personas afectadas; el traslado de enfermos, heridos y muertos a hospitales, centros de salud o depósitos de cadáveres; el transporte de personas y sus pertenencias fuera de la ciudad; 2. el transporte de víveres, medicinas, equipo médico y personal especializado a los lugares donde se requieran; 3. el traslado de maquinaria, equipos de rescate y salvamento; 4. servicios de mensajería al interior del país.

De igual modo, deberá considerar una serie de medidas que atiendan simultáneamente el transporte de emergencia y el que se realiza en condiciones normales para contribuir al restablecimiento de la vida social y económica de la población. Entre éstas pueden destacarse las siguientes: 1. Que los reglamentos de transporte urbano de personas y carga en el D.F. contemplen acciones de emergencia; 2. que los empleados públicos reciban adiestramiento para poder sumarse a las tareas de emergencia, sea en la operación de distintos medios de comunicación o en el apoyo a la seguridad general de la población; 3. que los medios de transporte sean previstos como posibles recursos de movilización emergente de personas para evacuar zonas de desastre y sean empleados para el traslado de alimentos y medicinas; 4. que se tenga a la mano un inventario del equipo de transporte disponible, señalando su localización y posibilidad de acceso para que pueda ser empleado de acuerdo con algún plan de emergencia urbana; 5. que en condiciones de catástrofe se disponga de rutas y caminos preferenciales, considerando que la ciudad tiene sólo cinco entradas y salidas principales y diversas instalaciones en los alrededores que pueden dar refugio a la población afectada (iglesias, parques recreativos, museos, bodegas, etcétera); 6. la revisión sistemática de instalaciones y equipos para que, en emergencias, se encuentren en óptimas condiciones, como sería el caso del transporte colectivo, y el disponer de almacenes o depósitos con suficientes reservas de combustible.