DE LA BIBLIOTECA DEL INGE DE BUEN

No. 34 - Año 2 17 de octubre de 2026

www.odondebuenr.com.mx

LA CITA

“Añadir carriles a las autopistas para solucionar la congestión del tráfico es como aflojarse el cinturón para curar la obesidad.”

— Lewis Mumford, uno de los pensadores urbanos más influyentes del siglo XX

NUMERALIA

LAS PERSONAS QUE SE TRASLADAN AL TRABAJO O A LA ESCUELA EN BICICLETA TIENEN:

- 52% menos riesgo de morir por enfermedades del corazón
- 46% menos riesgo de desarrollar enfermedades relacionadas al corazón
- 40% menos riesgo de morir por cáncer
- 45% menos riesgo de desarrollar cáncer

Fuente: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study[4]

DE LA BIBLIOTECA DEL INGE DE BUEN

No. 34 - Año 2 17 de octubre de 2026

www.odondebuenr.com.mx

LA INDUSTRIA DEL EMBOTELLAMIENTO

Por Odón de Buen R.

Escrito en el año de 2003.

No se trata ni de la industria que mete en botellas a la Coca o a la Pepsi ni de la que pone en botellones al agua Electropura. No, se trata de una industria más compleja, menos específica, con más movimiento de dinero, que crea cientos de miles de empleos muy diversos (con rangos de sueldos muy variados, de unos pesos a millones al día) y, por lo tanto, muy, muy poderosa: la industria que vive de la congestión vial, de los embotellamientos de autos en la Ciudad de México.

Esta industria tiene muchos sectores y muchos actores. Primero, pues es fácil enumerar los obvios. ¿Se han imaginado cuántos ejemplares de periódico se venden todos los días en los altos? Nada más decir que cien mil es hablar de una industria que vende medio millón de pesos al día. ¿Los chicles? ¿Alguien se ha preguntado—supongo que el señor Adams lo hizo hace tiempo—qué porcentaje de la producción nacional de chicles se vende a todos aquellos que tienen que esperar dos ciclos de semáforo antes de cruzar una calle? ¿Productos chinos? Juguetes, herramientas, artículos escolares, ¿Cuánto se venderá a los más de dos millones de automovilistas cruzando el DF cada día? ¿Y la industria de los productos alimenticios que se venden, con todo y anuncios en las paredes, por el tramo del Periférico entre Polanco y Las Lomas? Y no digamos nada más los productos: pensemos en el empleo. ¿Cuántas decenas de miles de personas tienen su chamba en cruceros?

Por supuesto, hay otros menos obvios, quizá porque no están tan claramente involucrados. ¿No creen ustedes que, si no hubiera tantos autos en el DF, hubiese tanto *valet parking*? ¿Y qué decir de los cuidacoches, de los lavacoches y del negocio de las alarmas? Creo que

es obvio que, si no hubiese tantos autos, habría mucho lugar donde estacionarse y no habría que comprar ni el espacio para hacerlo ni la protección que lo acompaña.

Otro negocio, quizá no tan obvio tampoco, es el que se hace en la radio a las horas pico en la mañana y en la tarde. ¿Quiénes somos los que escuchamos a los Gutiérrez Vivó, a los Ferriz, a los Beteta? Pues somos los que nos metemos (y somos millones) todos los días a pelear y recorrer, metro a metro, semáforo a semáforo, cuadra a cuadra, las asfaltadas calles del DF, pasando tanto tiempo encerrados que hasta tiempo tenemos para sesudas y largas discusiones entre intelectuales sobre el futuro de los embotellamientos en México. ¿Se han preguntado por qué tantos programas de noticias y opinión por la mañana? Yo supongo que, en el mercado de la mercadotecnia (perdonando la redundancia) los millones de gentes atrapadas por una hora—cuando menos—por la mañana y otra por las tardes, son una audiencia muy atractiva para venderles de todo—desodorantes y cuentas bancarias y autos nuevos y partidos políticos y exitosos programas de gobiernos federales, estatales y municipales—y por lo cual hay mucha gente dispuesta a arriesgar su dinero en un programa que se lleve, aunque sea, una pequeña fracción de la atención de esos reclusos de los embotellamientos. Yo podría apostar que muchas estaciones de radio viven del espacio para anuncios que venden entre las 7 y 10 de la mañana y entre 6 y 8 de la noche. ¿Y cuánto valdrá el negocio? Yo supongo que ha de valer cientos de millones de pesos al mes, pero si no hubiera congestión, si no hubiera embotellamientos, si la gente tomara la mitad del tiempo, muchos empleos se perderían en las estaciones de radio y en las empresas de mercadotecnia.

Por supuesto, el negocio no para allí. Está la industria de los puentes y de los túneles, solución siempre transitoria entre una congestión y otra. Y

detrás de esta industria está la del cemento, la de la varilla, la de los señalamientos, la de las luminarias. También está la industria del bombeo de agua, que existe porque el asfalto que cubre las calles no permite que el agua no filtre y rellene los mantos freáticos y se tenga que meter en tubos y sacarla lejos de la ciudad. Eso nos lleva a la industria de la importación de agua (que hay que traer porque no se recargan los mantos freáticos en el DF), que incluye a los que construyen las presas, los ductos y las estaciones de bombeo, además de la chamba de operar estos sistemas y de proveer electricidad a los sistemas. ¿Alguien habrá hecho alguna vez un cálculo de cuánto petróleo quemamos al año—ni cuánto invertimos al año en plantas—para generar la electricidad que consumimos para bombear el agua que tenemos que traer de lejos porque, por tener asfaltadas las vialidades para los embotellamientos, no dejamos que el agua de lluvia se vaya al subsuelo donde la podemos recuperar?

También está la industria de la producción y venta de gasolina. ¿Cuántos litros de más tiene que comprar la gente para quemarla esperando a que dé el siga? Hasta pienso, ya que a través de la gasolina pagamos una cantidad importante de impuestos, ¿cuánto dinero se recauda de gasolina quemada en embotellamientos? Podría apostar que más de una secretaría de estado se mantiene con esos dineros recolectados de lo que pagan los pacientes automovilistas que religiosamente van y cargan los tanques de sus poderosas máquinas, diseñadas para correr a veinte veces la velocidad a la que recorrerán en promedio a lo largo de su vida útil.

¿Y la industria de la reparación de frenos y de clutches? ¿Y la de los seguros que pagan los cientos de dueños de autos que temen ser parte

de la gran fiesta diaria de “lleguecitos” que se dan en la lucha por el acceso a un carril o una vuelta o a un lugar de estacionamiento?

También está la industria de las marchas. ¿Qué tan importantes serían las marchas si no hubiera tantos autos en la calle, tantos que cualquier tapón en la circulación paraliza una ciudad? ¿Qué harían nuestros orgullosos luchadores sociales por las causas más justas de los pobres si los que tienen dinero vieran en el transporte público una alternativa a los autos? Pues, obviamente, no obligarían a López Dóriga o a Javier Alatorre a iniciar su noticiero con palabras como “caos vial” o “secuestran la ciudad”, sino, acaso, una breve nota al final del noticiero confundida entre un choque o un asalto a transeúnte.

¿Y la industria médica? Pues muchos de los problemas que tenemos hoy en día los adultos tienen que ver con lo poco que hacemos ejercicio, por la gran cantidad de horas que pasamos sentados y casi inmóviles en nuestros autos. ¿Qué no nos han dicho que la diabetes y los problemas de corazón tienen que ver con la falta de ejercicio? ¿Cuánto valdrá a la industria farmacéutica lo que vende en medicamentos para estas enfermedades en aquellos que llevan 20 años pasando dos horas diarias en embotellamientos? Y eso que no contamos los problemas de salud por contaminación…

Finalmente, está la industria automotriz, aunque yo supongo que, entre mayor congestión, es menos atractivo tener un auto, cuando menos para andarlo paseando (o más bien estacionando) en horas pico. No, la congestión y los embotellamientos no son buenos para la industria del automóvil, por lo que a ellos los saco de estas cuentas.

Pues bien, la industria de los embotellamientos es fundamental porque genera cientos de miles de empleo y de riqueza en una amplia variedad de sectores (construcción, salud, energía, seguros, medios de

comunicación). Es, quizás y vista de manera integral, la principal industria de la Ciudad de México. ¿Ustedes creen que un político que tenga de territorio a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se atreva, en sus cinco sentidos—aunque algunos tienen hasta siete y otros nada más el que se usa en los *tables*—a ir en contra de la industria de los embotellamientos? Yo creo que la respuesta está en los hechos, en las primeras planas de los periódicos y en las carreras sobre segundos pisos con estrellas de la tele que glorifican las grandes obras de expansión de la congestión y los embotellamientos.

Es por eso que me declaro a favor de cualquier acción que aumente los embotellamientos, que haga más lento el tráfico, que haga más tortuoso el camino de mis conciudadanos a cualquier lado. Es por eso mismo que me siento muy mal al usar el Metro y mi conciencia me impide caminar a la tienda de la esquina o usar mi bicicleta: no vaya ser que por hacer algo así deje sin chamba a alguien y que me correteen (por supuesto entre los autos parados en la calle) lavacoches, albañiles de segundos pisos, médicos, dueños de cementeras y de radiodifusoras....

https://www.elreportedelatransicionenergetica.com/transporte

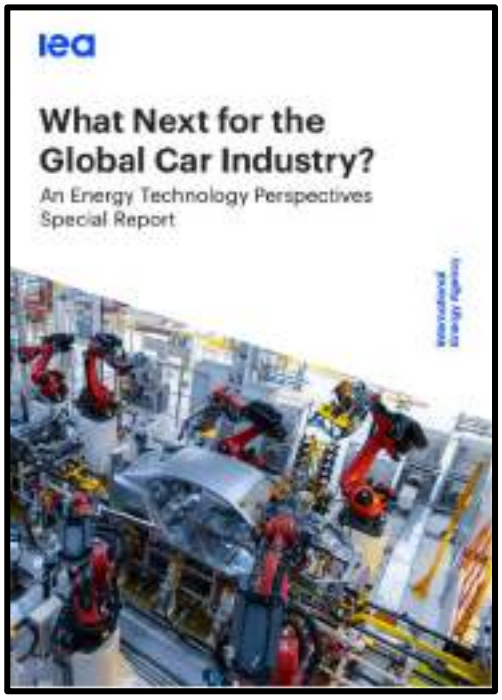
No. 34 - Año 2 17 de octubre de 2026
www.odondebuenr.com.mx

LA FOTO



Terminal de autobuses en Ciudad Universitaria, Ciudad de México, 1974

RECOMENDACIONES en *www.odondebuenr.com.mx*



La industria automotriz está experimentando cambios importantes que merecen una atención detallada, dadas sus repercusiones en el ámbito energético y en las economías. Se están produciendo tres transformaciones fundamentales: en cuanto a la geografía de la producción de automóviles, en lo que respecta a las regiones que impulsan el crecimiento de las ventas y en relación con las tecnologías por las que optan los consumidores.

Hoy en día, los automóviles son fundamentales en la vida de millones de personas en todo el mundo. El mercado automotriz es uno de los más grandes para un solo producto, el cual constituye, a su vez, la mayor fuente individual de demanda de petróleo; una tendencia clave que la Agencia Internacional de Energía (AIE) ha seguido de cerca durante décadas.

Es más, la fabricación de automóviles representa actualmente un pilar de la economía en muchos países, ya que emplea directamente a más de 10 millones de personas a nivel mundial, además de sustentar millones de empleos adicionales a lo largo de la cadena de suministro, desde la producción de acero y aluminio hasta la fabricación de componentes.

www.odondebuenr.com.mx/biblioteca/ transporte-sustentable-rendimiento-energetico/

Podcasts y videos en

https://www.odondebuenr.com.mx/videos-podcasts/

