

Fecha 09.08.2010	Sección Revista	Página 4-18-23
---------------------	--------------------	-------------------

La Súper Vía Poniente
"Que diga en qué ciudad
eso ha reducido
el tráfico"
Por Mónica Cruz

La apuesta de Marcelo Ebrard por la Supervía "Que diga en qué ciudad eso ha reducido el tráfico"

La construcción de la vía que pretende unir al sur con el poniente de la ciudad de México ha sido ampliamente cuestionada. Las autoridades han dicho que no hay marcha atrás y han explicado las presuntas bondades que tendrá. Pero desde Vancouver, Australia y Nueva York, especialistas internacionales hacen varias preguntas al jefe de Gobierno del DF: ¿En qué ciudad del mundo esas vías han reducido el tráfico? ¿Por qué recurren a modelos estadounidenses de los años 40 o 50 si en el mundo incluso se derrumban autopistas?

Por Mónica Cruz mcruz@m-x.com.mx
Fotografías: Christian Palma

Gordon Price está sentado frente a su computadora. Nunca ha estado en la ciudad de México, pero gracias a Google Earth puede ver, desde su oficina en Vancouver, claramente la zona donde se va a construir la Supervía Sur-Poniente del DF.

Analiza la foto satelital para ubicar el tramo de 5.24 kilómetros que busca unir el poniente con el sur de la ciudad, y casi de inmediato exclama:

–Es una locura.

El director del Programa de Planeación Urbana de la Universidad Simon Fraser, y uno de los especialistas más reputados en el área de ciudades sustentables, no da crédito al proyecto del Gobierno del Distrito Federal, que también

ha sido cuestionado en México.

Sin muchas vueltas, Price dice que si tuviera enfrente a Marcelo Ebrard le haría una simple pregunta:

–Déme un ejemplo de una ciudad donde más puentes y más vías hayan reducido el tráfico y hayan creado la ciudad que usted quiere.

“Apuesto a que no podría darme un solo ejemplo”.



Desde 2007 las autoridades capitalinas han jugado con la idea de construir una vía que uniera la zona de Santa Fe y Cuajimalpa con el sur del DF, pero fue en marzo de 2010 cuando pusieron en marcha el proyecto Supervía Sur-Poniente.

Continúa en siguiente hoja



Fecha 09.08.2010	Sección Revista	Página 4-18-23
---------------------	--------------------	-------------------

Este sistema, que prevé la **construcción** de cinco puentes y cuatro túneles, unirá **Avenida** de los Poetas con la **Avenida** Luis Cabrera. Uno de los beneficios, según el proyecto, es que permitirá reducir de manera relevante el tráfico vehicular en el poniente de la ciudad, con los consecuentes beneficios para la población que habita o trabaja en esa zona.

Ante el alto costo financiero que implica -4 mil 800 millones de pesos-, el gobierno de la ciudad concesionó la **construcción** y operación a dos empresas, que recuperarán la inversión mediante el cobro del uso de esa vialidad.

La Supervía es parte de un proyecto de red de autopistas que busca reducir el tiempo de viaje entre Cuernavaca, Querétaro, Toluca y el DF.

La **construcción** de esta **autopista** es también parte del Programa de Tránsito y Vialidad del DF 2007-2012, que tiene como meta "la promoción de una movilidad sustentable que posibilite la equidad y el desarrollo social".

Para las autoridades capitalinas, los beneficios pueden ser muchos: reducción del tiempo de viaje, agilización de tráfico y disminución de gases contaminantes, mejora de la movilidad y ordenamiento vial de la zona, y contribución a contener el crecimiento de la mancha urbana en las barrancas, entre otras.

Gordon Price predice, sin miedo a equivocarse, que los objetivos de la Supervía no se cumplirán y explica las razones de por qué no debería construirse:

"Las autopistas urbanas están diseñadas únicamente para los automóviles. Un sistema vial sustentable le permite a la gente transportarse en auto, autobuses, metro, bicicleta y a pie, pero aquí no se ve eso".

Lo más triste, dice, "es que el sistema no reducirá el tráfico, se gastará mucho dinero y no resolverá el problema".



A pesar de las impugnaciones y protestas en contra de la **construcción** de la Supervía, el jefe de gobierno Marcelo Ebrard ha dicho en varias ocasiones que no habrá marcha atrás.

"Estamos convencidos de que no hay otra propuesta", dijo en una reunión con habitantes de las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. "Aquí hay un problema y afecta a una población de más de 250 mil personas. Lo que no podemos aceptar por ningún motivo es la inmovilidad".

Ebrard argumenta que la congestión vehicular en la zona sur-poniente de la ciudad es un problema que debe resolverse, ya que desde los años 70 no se construye infraestructura vial.

Las autoridades del DF dicen que la Su-

pervía no sólo beneficiará a los automovilistas. Como parte de las obligaciones de la **concesión** del proyecto, las empresas constructoras donarán autobuses para transporte público con tecnologías sustentables.

Héctor Hernández Llamas, subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental, dice en entrevista con **emequis** que el congestionamiento en la zona de Luis Cabrera hacia Cuajimalpa afecta principalmente a la gente que utiliza el transporte público.

"La gente de escasos recursos que toma transporte público de Magdalena Contreras hacia Santa Fe o Cuajimalpa tiene que tomar rutas muy largas y gasta mucho dinero en pasaje".

El problema de congestionamiento, explica Hernández Llamas, comenzó a hacerse notorio en los años 90. En ese entonces, el gobierno local aprobó la **construcción** de una vía que conectara el poniente con el sur, pero el proyecto se canceló por la oposición de los vecinos de la zona.

En mayo de 2007, el gobierno capitalino retomó el plan y comenzó la planeación de la Supervía. El proyecto arrancó hasta marzo de este año.

"Después de mucho análisis y discusión se logró un proyecto que, atendiendo muchos de los reclamos de los vecinos, es el más efectivo".

El nuevo diseño, explica el subsecretario, combina túneles y puentes para no afectar las viviendas ni las zonas de conservación ambiental, como la Barranca de Tarango. "La necesidad la hemos tenido muy clara. Cómo hacer la vialidad ha sido el reto. Eso hemos hecho los últimos 30 meses".



Elliot Fishman, director del Institute for Sensible Transport, con sede en Australia, mira una ilustración de cómo se anticipa que se verá terminada la Supervía. Lo único que puede concluir es que este proyecto es un brinco al pasado.

"Es un diseño de una ciudad estadounidense de los años 30 o 40", dice en entrevista el especialista en transporte sustentable. "**Proyectos** como éste, construidos en Los Ángeles, Houston y Detroit, no ayudaron a la disminución del tráfico. Me sorprende que con los problemas del siglo XXI diseñen un plan como de este tipo. Es decepcionante".

Fishman, quien ha contribuido a la planeación vial de ocho ciudades de Australia, explica que la Supervía provocará el incremento en la emisión de dióxido de carbono, el principal causante del calentamiento global.

"La gran cantidad de concreto y acero que se usará para esta vía, más el uso excesivo de coches y sobre una zona verde, se traducirá en una pesadilla de gases invernadero. Es decepcionante que México haga esto cuando tenemos la problemática del cambio climático".

-En la ciudad de México hay medios de transporte público, pero el número de autos aumenta año con año, ¿qué puede hacer el gobierno para resolver el problema del tráfico sin construir más vías?

-Entiendo el razonamiento detrás del proyecto. Es un dilema para los funcionarios no poder calcular el número de autos que habrá en el futuro, pero a través de estudios se puede estimar el número óptimo de vehículos en la ciudad

Continúa en siguiente hoja

Página 2 de 7

Fecha 09.08.2010	Sección Revista	Página 4-18-23
---------------------	--------------------	-------------------

y entonces hacer un proyecto de tránsito y vialidad que se adapte a este número.

Un ejemplo de una ciudad que ha implementado este plan es Copenhague. La capital de Dinamarca reduce su espacio de estacionamiento 3 por ciento cada año. Lo hacen porque saben que los espacios de estacionamiento tienen un enorme impacto en el uso del carro.

Las ciudades no pueden evitar que la gente compre autos, pero sí pueden diseñar políticas para inhibir su uso y hacer más cómodo el transporte público. La gente, en términos de transporte, es muy predecible. Si creas un buen sistema de transporte público, la gente dejará el auto o lo usará menos.



Las autoridades capitalinas argumentan que una de las grandes ventajas de la Supervía Sur-Poniente es que reducirá el tráfico de la zona y en consecuencia el tiempo de viaje.

De hecho, dicen que los usuarios de la Supervía podrán viajar del poniente al sur de la ciudad en 25 minutos, en lugar de dos horas.

—¿Qué opina de este cálculo? —se le pregunta a Elliot Fishman.

—Está basado en el escenario más optimista, pero la realidad es que los lunes en la mañana todos tratarán de llegar al mismo lugar a la misma hora. Inicialmente habrá una reducción de autos, pero luego de un periodo de tres-cuatro años, el tráfico volverá a ser igual, si no es que peor, que antes. Al construir estas vías no sólo promueven que la gente use su auto, sino que recorra distancias más largas.

Enrique Soto, coordinador de la licenciatura de urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la UNAM, explica que este fenómeno se conoce como la Paradoja de Braess. “Nuevas oportunidades generan nuevas decisiones; nuevas vías, generan más tráfico. Cuando exista esta nueva ruta, todos decidirán usarla”.

Un grupo de especialistas en materia ambiental explican en un reporte de evaluación de la Supervía que la velocidad a la que podrán viajar los usuarios dependerá del número de autos circulando. Según datos de la Secretaría de Medio Ambiente del DF citadas en el reporte, el número de autos en la ciudad crece de 10 a 15 por ciento anualmente.

“El posible beneficio de esta infraestructura,

que será utilizada por alrededor de 40 mil autos, será ampliamente sobrepasado por los cerca de 400 mil nuevos que entran a la circulación año con año”.

Los autores agregan otro dato: la velocidad promedio de autos en el segundo piso

del Periférico se redujo en siete kilómetros por hora después de su inauguración.

Roberto Remes, director de Transporte Público del Institute for Transportation and Development Policy, con sede en Nueva York, dice en entrevista que la disminución de la velocidad se observa cada día en el distribuidor vial del Periférico.

“Antes del segundo piso, el tráfico se acababa en San Jerónimo, ahora está congestionado. Una mala decisión de hace siete u ocho años se traduce en más tráfico en los puntos de acceso al segundo piso. Cada obra vial puede aliviar ciertos tramos, pero crea más congestión en otras áreas”.

No todos los especialistas creen que la Supervía generará más tráfico. Gabriel Quadri, director de la consultora Sistemas Integrales de Gestión Ambiental y ex director del Instituto Nacional de Ecología, asegura que el sistema de cuota en la **autopista** inhibirá su congestionamiento.

“Al ser de cuota, y además ajustable a la demanda, se minimizaría este inconveniente. En todo caso, este problema queda mitigado por el transporte público que correrá por la Supervía y por aliviar la vida miserable de los que trabajan en Santa Fe y tienen que desperdiciar varias horas del día en transportarse de manera infame”.



Para Elliot Fishman, no es necesario hacer estudios complejos para demostrar la ineficacia de las autopistas urbanas. Basta con ver ejemplos de otras ciudades en los que se demolieron estas vías.

Fishman explica que el caso de Seúl es uno de los más recientes y notorios. En 2002, el alcalde de la capital de Corea del Sur, Lee Myun Bak, propuso la **demolición** de una vía elevada que cubría el río Cheonggyecheon. Su propuesta no era construir otra vía sustituta sino un parque de mil hectáreas y extender el transporte público. El plan se aprobó al poco tiempo. La eliminación de la vía redujo la presencia de 160 mil autos diarios.

“La ciudad aceptó que cometió un error y se dio cuenta de que podía darle un mejor uso a ese espacio. Probablemente, esto sucederá en México. Es una lástima que tardaran 10 años en darse cuenta”.

Otras ciudades en Estados Unidos también han demolido sus autopistas elevadas, lo que resultó en la reducción del tráfico.

La **autopista** Millar, también conocida como West Side, fue la primera vía elevada del mundo. Fue construida en la ciudad de Nueva York en los años 20. En 1973, el peso de un camión provocó el colapso de uno de sus tramos. Cuando el Departamento de Transporte de la ciudad supo que costaría 88 millones de dólares su reparación, decidió demolerla. Ese año el tráfico de esa zona se redujo 53 por ciento.

Fecha 09.08.2010	Sección Revista	Página 4-18-23
---------------------	--------------------	-------------------



Los especialistas coinciden en que la mejor solución para resolver el problema del tráfico es fomentar el transporte público sustentable.

Sin embargo, Enrique Soto, director de la carrera de urbanismo de la UNAM, opina que en el DF no es tarea fácil. "Siempre proponemos que se haga más efectivo el transporte público, pero nadie dice cómo. Tenemos un sistema altamente corporativista. Romper ese sistema implica romper intereses particulares y la gente no se va a dejar".

Soto explica que cualquier proyecto de transporte y vialidad siempre tendrá consecuencias negativas. "El metrobús de Insurgentes terminó con los camiones en la avenida, pero causó problemas en otras zonas de la ciudad. Podrás resolver el problema en una zona, pero afectarás otras".

El urbanista explica que la Supervía debe complementarse con otros proyectos para que sea efectiva y no genere más congestión. "Es necesario que exista vigilancia para que no urbanicen las zonas naturales por la presencia de la autopista. Es un punto importante que no se toma en cuenta en las discusiones."



Una de las características impugnadas del proyecto es que será una inversión de dos empresas: OHL y Grupo Copri.

OHL es una constructora española con oficinas en México desde 1980. Según su propia información, tiene en el país seis concesiones de vías que suman en total 365 kilómetros.

De estos proyectos destacan la autopista de peaje Circuito Exterior Mexiquense, el Viaducto Elevado sobre el Periférico Norte y la carretera que une la ciudad de Puebla con Perote, Veracruz.

Grupo Copri es una empresa mexicana dedicada al desarrollo inmobiliario. Actualmente tiene cinco complejos habitacionales en Santa Fe. El más grande es Cumbres de Santa Fe, a cuya entrada justamente llegará el tramo final de la Supervía.

Según reportes de *Reforma* y *La Jornada*, el Gobierno del DF autorizó la construcción de Cumbres de Santa Fe en 2005, durante la administración de Andrés Manuel López Obrador. Un año antes la empresa había negociado con el gobierno capitalino la construcción de la Avenida de los Poetas a cambio de que le entregaran esos terrenos.

El 11 de diciembre de 2009, OHL y Grupo Copri solicitaron a través de la empresa Controladora Vía Rápida Poetas la conc-

sión del proyecto de construcción de la vía. Sólo 12 días después, el gobierno capitalino les otorgó el título de concesión para "el uso, aprovechamiento, explotación y administración" de la Supervía Sur-poniente.

Para recuperar su inversión, las empresas instalarán casetas de peaje. La cuota inicial será de 28 pesos a partir de enero de 2011. Sin embargo, el gobierno capitalino ha declarado a la prensa que este monto puede variar. El título de concesión también establece que las cuotas aumentarán si existe un exceso de tráfico en la autopista.

La concesión de la vía durará 30 años, pero si no se recupera la inversión en ese periodo, el gobierno concederá una extensión. Si después de este periodo extra, no logran obtener el monto, el gobierno lo pagará.

Roberto Remes dice que este proyecto es más un negocio que una obra pública. "Hay un conflicto de interés. Los que tomaron la decisión pueden demostrar que hicieron una obra pública, pero lo que hay detrás son compañías privadas que van obtener millones de pesos de la gente que utilizará esta vía. Al final no es un beneficio social".



Las afectaciones al medio ambiente que ocasionará la construcción y operación de la Supervía han provocado también el rechazo de los especialistas del área.

Según datos de la concesionaria, para la construcción de la autopista se talarán 10 mil árboles y se eliminarán otras 20 mil plantas. Sin embargo, como contraparte deberá sembrar 112 mil árboles al final de la construcción.

Elliot Fishman detecta un problema. "Los árboles ayudan a enfriar esa parte específica de la ciudad, sembrarlos en otro lugar no es una solución. Además, es común que a estas acciones no se les dé seguimiento, entonces los árboles nuevos podrían morir antes de madurar".

Fishman no es el único que ha notado estos inconvenientes. Luis Zambrano, investigador del Instituto de Biología de la UNAM y otros 18 especialistas, encontraron irregularidades en casi todos puntos del Manifiesto de Impacto Ambiental del proyecto.

En su reporte dicen que de acuerdo con las leyes de protección del Parque Tarango, "las únicas actividades que se podrán realizar son aquellas tendientes a la conservación de sus ecosistemas" y que está "prohibido el uso y destino de suelo a servicios, lo que debe incluir el de vías de comunicación y transporte".

Los especialistas también detectan errores en el estudio de la fauna de la zona afectada: el manifiesto dice que existen cuatro especies de anfibios y nueve especies de reptiles. Un estudio citado por ellos enlista al menos 69 especies.

Concluyen los científicos:

"Este proyecto no forma parte de nin-

Continúa en siguiente hoja

Página 4 de 7

Fecha 09.08.2010	Sección Revista	Página 4-18-23
---------------------	--------------------	-------------------

guno de los instrumentos de planeación del gobierno de la ciudad...es totalmente contrario a sus objetivos, como es el de la conservación de los espacios naturales y el desincentivar el uso de los vehículos automotores”.

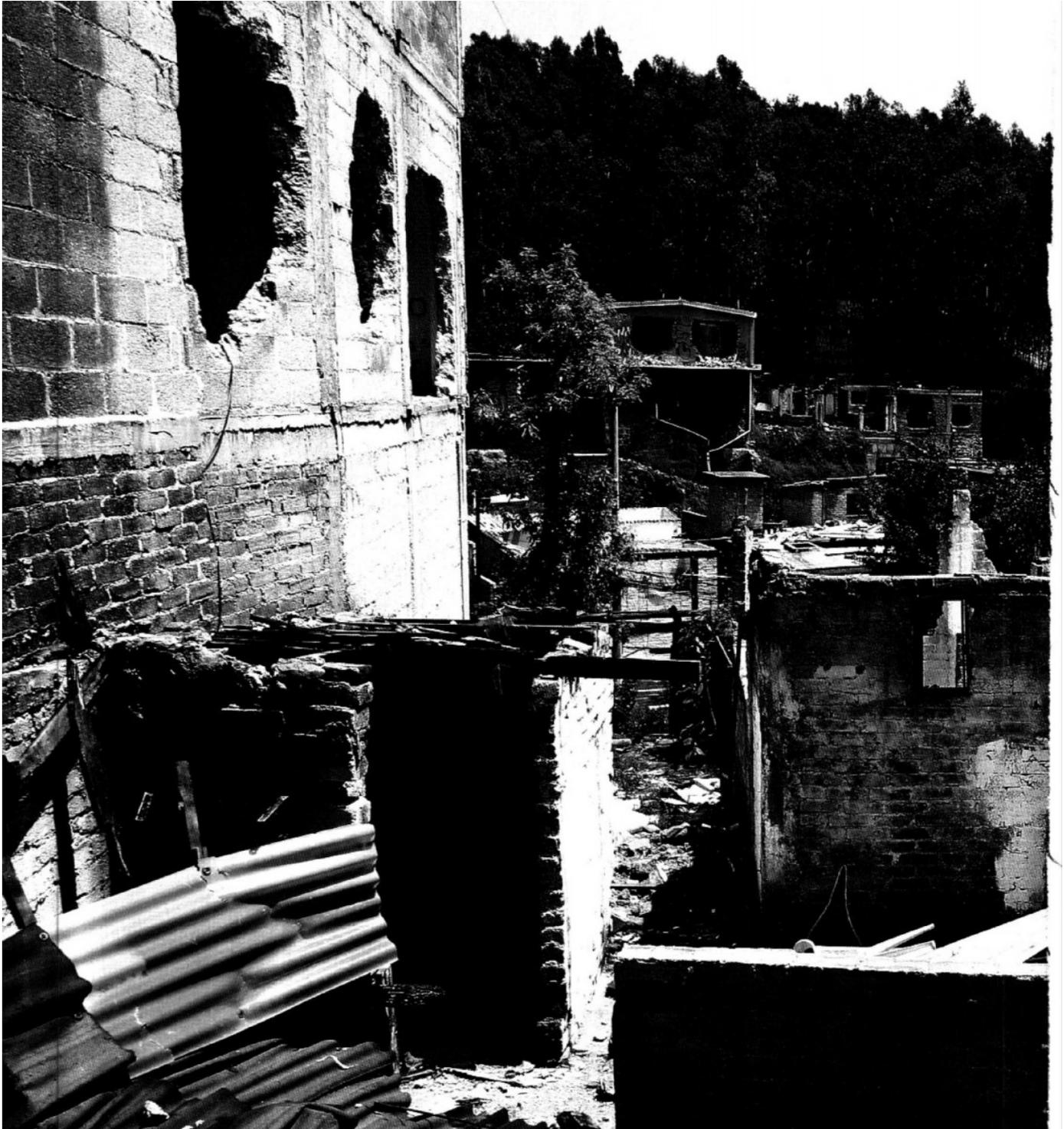


El urbanista canadiense Gordon Price continúa mirando la foto satelital del poniente del DF. Antes de terminar la entrevista telefónica, insiste:

“Yo les pediría que dieran un ejemplo de una ciudad donde las autopistas hayan resultado efectivas. Es una pregunta justa, considerando la magnitud y el costo del proyecto. Ninguna les vendría a la mente”. ¶



Vecinos de la zona afectada han protestado por la Supervía, pero el Gobierno del DF ha dicho: “No habrá marcha atrás”.



Continúa en siguiente hoja

Página 6 de 7

Fecha 09.08.2010	Sección Revista	Página 4-18-23
---------------------	--------------------	-------------------

