

FORO UNIVERSAL

# Supervía ayudará, pero urge mayor transporte público

TEXTO JOHANA ROBLES [johana.robles@eluniversal.com.mx](mailto:johana.robles@eluniversal.com.mx) • FOTOS ESPERANZA OREA ROMERO

Preocupa a colonos protección de áreas verdes; no habrá urbanización: GDF

**L**a Supervía Sur-Poniente, que conectará Santa Fe con Periférico es una vialidad que ayudará a abatir el rezago en materia vial que existe en la zona poniente de la ciudad de México, sin embargo, se deben impulsar proyectos que incentiven el transporte público y evitar la urbanización de las áreas verdes, señalaron vecinos y autoridades del gobierno del Distrito Federal.

El subsecretario de Asuntos Metropolitanos y Enlace Gubernamental del DF, Héctor Hernández Llamas, aseguró que a lo largo del trazo de 5.5 kilómetros que mide la vialidad de peaje no habrá espacios para la urbanización.

“No habrá desarrollo inmobiliario asociado a la construcción de esta vialidad en el tramo de Luis Cabrera a Puente de los Poetas”, se comprometió el funcionario capitalino ante las inquietudes que manifestaron los vecinos de evitar nuevas edificaciones, particularmente en las áreas de conservación ecológica las cuales atravesará la vía rápida de cuota.

Hernández Llamas adelantó que la administración capitalina está trabajando en un plan para que los propietarios de las tierras en la barranca de Tarango —la zona que todavía no ha sido expropiada— “que han estado tentados” para urbanizar, no lo hagan.

Lo anterior fue expuesto durante un foro que organizó EL UNIVERSAL para discutir sobre el proyecto de la Supervía Sur-Poniente —que es una vialidad de cuota que concesionó el gobierno del Distrito Federal (GDF) por 30 años— con vecinos de Lomas de

Chapultepec y Santa Fe, así como del municipio de Huixquilucan, junto con funcionarios capitalinos.

Óscar Moreno, habitante de Santa Fe, aseguró que el proyecto vial es una necesidad para resolver los problemas de tránsito vehicular que se registran en los accesos a la zona de corporativos financieros, universidades y residencial de lujo.

“Será un paliativo”

Ante los cuestionamientos de que la vialidad inducirá tráfico —que es trasladar una mayor cantidad de vehículos a zonas que no están congestionadas y en este caso se estiman 30 mil vehículos—, el representante vecinal dijo que los problemas viales ya existen.

“El tráfico ya está. Lo que pasa es que no lo vemos porque está repartido en miles de callecitas, que suben y bajan. Ahí están llenas, congestionadas al poniente, esa es la verdad”, argumentó.

Sin embargo, representantes vecinales como Archibaldo Hope, integrante de la Asociación Salvo Lomas Chapultepec, cuestionó la utilidad que tendrá la vialidad de cuota pues será un paliativo si no forma parte de un sistema de movilidad integral.

“Si puede ayudar a comunicar, va a inducir el tráfico que la hará obsoleta en cinco años”, expuso.

Consideró que el gobierno de la ciudad de México debe poner mayor énfasis en promover el uso del transporte público para lo cual, dijo, se necesita encarecer el precio de los vehículos. “No vamos a resolver nada construyendo vialidades”.

Insistió en que invertir en más líneas de la red Metro y Metrobús, y que éstas

cuenten con un sistema de interconexión, podría tener más beneficios y cobertura que una vialidad de cuota que moverá a 30 mil vehículos y 30 mil personas en el transporte público exprés que se instrumentará en la Supervía.



Fecha <b>22.01.2011</b>	Sección <b>Metrópoli</b>	Página <b>1</b>
----------------------------	-----------------------------	--------------------

Uno de los temas que debe priorizarse en el tema de la vía rápida es que no se cuide las reservas ecológicas, apuntó Alberto Banabib, presidente de los colonos de Lomas de Anáhuac, del municipio de Huixquilucan, en el Estado de México.

Desde un punto de vista metropolitano, el representante de colonos explicó que hay proyectos de vialidades que no se han concretado y han creado problemas de conexión en la zona poniente de la ciudad y su relación con municipios mexiquenses.

“Estas obras si no se realizan, no sólo no resuelven problemas sino que causan problemas”, expuso.

Coincidió en que se debe impulsar el transporte público, pero hay obras que se requieren hacer y no esperar otros 20 años para que se concreten.

En este punto, Archibaldo Hope opinó que se requiere que haya planeación de las obras no sólo inmediata, sino con visión de largo plazo para que puedan dar resultado.

Por su parte, el subsecretario Héctor Hernández Llamas defendió la construcción de la Supervía Sur-Poniente

pues será una solución para la comunicación entre dos zonas de la ciudad de México.

“Siempre supimos de dónde a dónde teníamos que ir y de ese sistema del programa de movilidad. Fuimos ajustando su trazo, incorporando ingenierías inéditas para resolver el problema de la falta de comunicación en estas dos zonas de la ciudad”, expuso.

Por su parte, Bernardo Lesser, director de regulación ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente del gobier-

no del Distrito Federal, recordó que al proyecto de la Supervía Poniente, por la polémica que lo ha rodeado, “se le ha visto con lupa”.

Sostuvo que la superficie que ocupará la vialidad en suelo de conservación representa menos de 1% de la totalidad que hay en el Distrito Federal.

En el parque La Loma, el cual ya fue declarado área natural protegida y por

ahí atravesarán el túnel, las pilas representan 3% de toda la superficie.

Recordó que de los 30 mil árboles que se quitarán, el impacto se restituirá con 120 mil árboles.

Integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Sur-Poniente declinaron participar en el foro, pues dijeron que estarían a la espera de que la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal emitiera la recomendación sobre el caso. El documento se dio a conocer el jueves pasado y el organismo solicitó al gobierno de la ciudad suspender los trabajos, mientras se efectúa una consulta ciudadana.

## EL PROYECTO

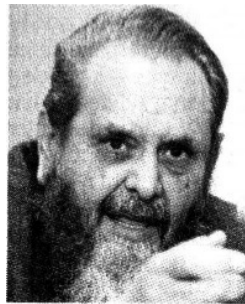
- La Supervía Sur-Poniente inició su construcción el 2 de agosto en la barranca de Tarango

- Controladora Vía Rápida Poetas es la empresa que obtuvo la concesión de la vialidad de cuota durante 30 años

- Para noviembre de este año se tiene previsto que esté terminada la primera etapa, que va de Centenario a calzada de Las Águilas. Se pagarían 28 pesos por recorrer 5.5 kilómetros

## LA CONSTRUCCIÓN DE LA VIALIDAD DE CUOTA DIVIDE OPINIONES

“



Ninguna ciudad del mundo que ha invertido en carreteras, ninguna, ha resuelto el problema del congestionamiento vial en horas pico”

**Archibaldo Hope,**  
Integrante de la Asociación Salvo Lomas Chapultepec

“



La Supervía ocupa una superficie total a construir de menos del 1% del suelo de conservación de la ciudad”

**Bernardo Lesser,**  
Director General de Regulación Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente

“



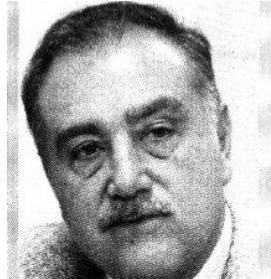
La Supervía es saldar una cuenta de 25 años con la comunidad; El tráfico ya está. Lo que pasa es que no lo vemos porque está reparado en miles de callecitas”

**Óscar Moreno,**  
Habitante de Santa Fe

Continúa en siguiente hoja

Página 2 de 3

Fecha <b>22.01.2011</b>	Sección <b>Metrópoli</b>	Página <b>1</b>
----------------------------	-----------------------------	--------------------



Hay ciertos tipos de vías que se requieren hacer porque no hay otra solución. No podemos esperarnos otros 20 años de lo que ha tardado la construcción de estas vialidades”

**Alberto Banabib,**  
Representante de colonos  
Lomas de Anáhuac



Siempre supimos de dónde a dónde teníamos que ir. Fuimos ajustando su trazo, incorporamos **ingenierías** inéditas para poder resolver este problema de falta de comunicación”

**Héctor Hernández,**  
Subsecretario del GDF



**PONENTES.** Óscar Moreno, Alberto Banabib, Bernardo Lesser, Archibaldo Hope y Héctor Hernández Llamas participaron en un foro organizado por esta casa editorial