

# El Universal: Noticias de México y el Mundo.

Onésimo Flores

## Supervía: lamentable cambio de rumbo

...

[Más de Onésimo Flores](#)

[Tweet](#) 02 de mayo de 2010

El Gobierno del Distrito Federal anunció la construcción de 37 kilómetros de túneles y segundos pisos, que conectarán las carreteras de Cuernavaca al sur, con la de Toluca al poniente y con la de Querétaro al norte. La “autopista urbana” será de cuota, y su construcción y operación recaerá en manos privadas. Según las autoridades, esta obra permitirá reducir a la mitad los tiempos de traslado de 800 mil automovilistas, generará más de 30 mil empleos, hará a la ciudad más competitiva sin dañar al medio ambiente, permitirá atraer más de 30 mil millones de pesos de inversión privada y dejará un activo que al vencer la concesión podría generar utilidades al gobierno. Lo que es más, el jefe de Gobierno ha dicho que este proyecto es de vida o muerte. Sin esta obra, “se va a colapsar todo el poniente de la ciudad”.

Dicha lluvia de argumentos no debe sorprendernos. Como bien ha documentado Bent Flyvberg, los promotores de este tipo de megaproyectos habitualmente subestiman costos, sobreestiman la demanda, subestiman los impactos ambientales y sobreestiman los efectos positivos en la economía. Los consultores quieren vender proyectos, los funcionarios quieren demostrar su valía y los políticos quieren dejar su huella en la ciudad. En el camino las consideraciones de largo plazo, la evaluación de los riesgos, y la revisión cuidadosa de alternativas son dejadas de lado.

Si el objetivo es salvar a Santa Fe del “colapso” vial, ¿por qué seguir autorizando construcciones y facilitando la llegada de automóviles a la zona? Si la intención es generar un flujo de recursos para financiar obras de transporte público, ¿por qué esperar a que pasen los 30 años de vida de esta concesión, en lugar de comenzar a cobrar hoy por el uso de algunas avenidas? Si buscan generar empleos y atraer inversión privada, ¿por qué no hacerlo a través de obras que sean congruentes con la agenda de transporte sustentable de la ciudad?

¿Acaso no hay otro proyecto que sin escatimar en ambición, sea congruente con el “Plan Verde” de la capital? Ahí está el paradero de Pantitlán, olvidado por las autoridades y controlado por el comercio informal. Todos los días pasan ahí 900 mil pasajeros, que transbordan del colectivo al Metro en condiciones de inseguridad, mala calidad del espacio público y sufriendo una carencia casi absoluta de servicios. El lugar es tan caótico que los transbordos tardan mucho tiempo, haciendo menos atractivo el uso del transporte público. Transformar esta estación —y el resto de los 40 Cetram en el DF— representa un proyecto tan complejo como construir la autopista urbana, pero con beneficios sociales mucho mayores. ¿Por qué privilegiar un proyecto que estimula el uso del automóvil y posponer alternativas que sí mejoran el espacio público y que sí fortalecen al transporte masivo?

No tiene por qué ser así. Ahí está Seúl, donde se derribó un “segundo piso” para crear el parque público de Cheonggyecheon. En Bogotá los planes para construir una autopista urbana fueron sustituidos por el del Transmilenio, el sistema tipo Metrobús más grande del mundo. El Expreso Tiradentes, un segundo piso inaugurado en 2007 en Sao Paulo, Brasil, cuenta con una extensión similar a la Supervía Poniente, pero esta vialidad está reservada para unidades de transporte público de alta velocidad. En Londres y Singapur resolvieron el tráfico sin colocar más asfalto. Simplemente cobran cuotas a los automovilistas por circular en las calles que ya existen, destinando los ingresos a la mejoría del espacio público y al transporte masivo. Ebrard y su equipo conocen estos ejemplos. Han viajado a éstas y a otras ciudades y han conversado con quienes implementaron estos proyectos. Saben que intentar resolver el problema de congestión vehicular construyendo más avenidas es tan ineficiente como combatir la obesidad comprando pantalones más anchos. Y sin embargo, ahí siguen, haciendo lo que saben que no funciona.

Esta obra no sólo inducirá más tráfico y acelerará la dispersión urbana, sino que también agotará buena parte del tiempo, capital político y recursos que están disponibles para otras iniciativas. ¿En serio van a sacar adelante las 10 líneas de Metrobús, la renovación de los 40 centros de transferencia modal, la ampliación del sistema de bicicletas públicas y la construcción de la línea 12 del Metro mientras construyen esta gigantesca autopista urbana? ¿O estamos ante un cambio evidente de prioridades?

onesimo@mit.ed correaib@mit.edu

Analista

ARTÍCULO ANTERIOR

Editorial EL UNIVERSAL [Un Hoy No Circula más justo](#)



EL UNIVERSAL SIGUENOS EN:



- [Directorio](#)
- [Contáctanos](#)
- [Código de Ética](#)
- [Cómo cubrimos la Violencia](#)
- [Publicidad](#)
- [Aviso Legal](#)
- [Aviso Privacidad](#)
- [Mapa del Sitio](#)
- [Historia](#)

#### SECCIONES

- [NACIÓN](#)
- [METRÓPOLI](#)
- [ESTADOS](#)
- [EL MUNDO](#)
- [CARTERA](#)
- [TU CARTERA](#)
- [PYMES](#)
- [ESPECTÁCULOS](#)
- [CULTURA](#)
- [ESTILOS](#)
- [CIENCIA](#)
- [TECNO](#)
- [MENÚ](#)
- [AUTOPISTAS](#)
- [DESTINOS](#)
- [SOCIEDAD](#)
- [DE ÚLTIMA](#)

comSCORE.



#### OTROS SITIOS DE EL UNIVERSAL

- [CENTRAL DEPORTIVA](#)
- [RED POLÍTICA](#)
- [EL GRÁFICO](#)
- [DE10](#)
- [DOMINGO](#)
- [CLASE.IN](#)
- [OBITUARIOS](#)

#### SERVICIOS

- [AVISO OPORTUNO](#)
- [AGENCIA INTERNET](#)

- [SUSCRIPCIONES](#)
- [AUTOCOMPRO](#)
- [CASACOMPRO](#)
- [AGENCIA DE NOTICIAS](#)
- [AGENCIA DE NOTICIAS RADIO](#)

#### EL UNIVERSALMULTIMEDIA

- [EL UNIVERSAL MÓVIL](#)
- [EL UNIVERSAL RADIO](#)
- [EL UNIVERSAL TV](#)

#### REGIONALES

- [EL UNIVERSAL EDOMEX](#)
- [EL UNIVERSAL DF](#)
- [EL UNIVERSAL SAN ANTONIO](#)
- [EL UNIVERSAL VERACRUZ](#)

© 2000 - 2015

Todos los derechos reservados

EL UNIVERSAL, Compañía Periodística Nacional. De no existir previa autorización, queda expresamente prohibida la Publicación, retransmisión, edición y cualquier otro uso de los contenidos

[Regresar](#)

[Imprimir](#)

© Queda expresamente prohibida la republicación o redistribución, parcial o total, de todos los contenidos de EL UNIVERSAL