

pedestre

Blog de Rodrigo Díaz, consultor en desarrollo urbano y movilidad

4 mitos de la Supervía Poniente

Publicado en 6 mayo 2010 en 3. Líneas // 21 Comentarios

(<https://ciudadpedestre.files.wordpress.com/2010/05/highway1-550x373.jpg>)

La Supervía es la única solución para un estado de catástrofe.

Un Marcelo Ebrard de ceño adusto y cara de circunstancias ha justificado la obra señalando que de no construirse se producirá el colapso toda la zona poniente de la capital, “y estamos como a dos milímetros que eso ocurra”. Es cierto que la zona de Santa Fe fue planificada con las patas, y que acceder o salir de ella es un verdadero suplicio, pero de ahí a presentar la situación como una catástrofe urbana hay un trecho bastante largo. Todavía no sé de qué estamos a dos milímetros de distancia: ¿de la muerte de miles de personas a causa de la congestión vehicular?, ¿de la desaparición de toda la zona poniente de la ciudad? Vaya a saber uno, pero tengo la impresión que la advertencia de Ebrard no es más que una buena pistola en el pecho de la opinión pública para avalar obras que aparecerían como tremendamente dudosas después de un análisis con algo parecido a profundidad. Como muy bien apunta Onésimo Flores en su artículo (<http://www.ciudadposible.com/2010/04/en-el-df-un-lamentable-cambio-de-rumbo.html>) aparecido el domingo pasado en El Universal (qué lejos hemos llegado), los promotores de estos proyectos, sean políticos o inversionistas, tienden a sobreestimar tanto su necesidad como su demanda potencial, relativizando sus costos y negativos impactos ambientales, económicos y sociales, señalándolos además como la única solución a problemas que generalmente son presentados como mucho más graves de lo que realmente son. Si la obra fuera tan importante, tan crucial para el destino de la ciudad, Marcelo Ebrard la hubiera incluido en su programa de gobierno, tal como sí hizo con otras iniciativas mucho más inteligentes y que hoy duermen el sueño de los justos (las 10 líneas de Metrobús para el 2012, por citar el ejemplo más representativo).



La Supervía disminuye los tiempos de traslado al interior de la ciudad. Según datos del propio Gobierno del DF, la velocidad promedio de desplazamiento vehicular en la capital bajó de 38.5 kilómetros por hora en 1990 a 21 kilómetros por hora en 2005, pudiendo alcanzar los 6 kilómetros por hora en algunas zonas, un poco más que la velocidad de caminata de un peatón normal. ¿Qué pasó después de la construcción del segundo piso sobre Periférico? ¿Disminuyeron los tiempos de viaje al interior del DF? Tengo la impresión que no, por eso me cuesta tragar las estimaciones oficiales que dicen que sobre la Supervía Poniente se circulará a una velocidad promedio de 80 kilómetros por hora. Eso podrá suceder a las 4 de la mañana en semana santa, pero en horas punta dudo que acontezca algo diferente a lo que hoy sucede en Periférico, donde los puntos de acceso y salida generan una alta congestión que hace imposible alcanzar los altos promedios de velocidad pregonados por los promotores de la iniciativa.

La Supervía tiene un impacto positivo sobre el medio ambiente. Sus defensores sostienen que las emisiones de gases provenientes de automóviles bajan ostensiblemente debido al incremento de la velocidad de desplazamiento al interior de la ciudad, la gran razón de ser de este tipo de construcciones. Sin embargo, olvidan que la existencia misma de la autopista es una gran fuente de contaminación, primero porque incentiva la entrada en circulación de más vehículos, y segundo, porque sus accesos y salidas generalmente funcionan como cuellos de botella donde se producen grandes atascos de automóviles, sinónimo siempre de alta emisión de gases contaminantes. Uno pudiera creer que la construcción de autopistas urbanas descomprime el uso de las vías ya existentes; sin embargo, la experiencia ha demostrado que el tránsito vehicular actúa de acuerdo a patrones que muchas veces desafían lo que podríamos llamar un comportamiento lógico. En efecto, y tal como lo señala de manera bastante didáctica Tom Vanderbilt en su ya clásico *Traffic* (¿será posible hacerle llegar una copia a Marcelo?), las supervías urbanas ayudan a descongestionar el tráfico sólo durante un breve periodo de tiempo, al cabo del cual toda la red vial, la nueva y la antigua, vuelve a estar saturada, tal como en un comienzo. Lo que ocurre es que, créase o no, la promesa de nuevas vías rápidas atrae a conducir a muchas personas que antes de su construcción se desplazaban por medios distintos al automóvil particular. Estos nuevos automovilistas, que Vanderbilt llama latentes, cuesta un mundo que retomen sus antiguos hábitos de movilización una vez que la red vial está congestionada nuevamente. Baste ver el ejemplo del segundo piso del Periférico para darse cuenta sobre la veracidad de esto. ¿Disminuyó en algo la congestión de las calles anteriormente existentes con su construcción?, ¿disminuyeron en algo los tiempos de traslado al interior de la ciudad?, ¿acaso no se producen atascos en sus puntos de entrada y salida? Por más que me esfuerce, no veo por donde el aumento de automóviles circulando pueda ser considerado un beneficio al medio ambiente.

Los costos los pagan sólo quienes la utilizan. Marcelo Ebrard al menos da un paso hacia adelante respecto a su antecesor (la valla no está muy alta a decir verdad) y establece que la nueva vía será de paga, con lo cual las arcas fiscales no se verían afectadas al construirse una obra cuyos directos

beneficiarios corresponden a la mitad más rica de la población (siempre insisto en el mismo punto: hay que recordar que las familias de menores recursos se mueven de preferencia en transporte público, no viéndose económicamente afectadas por la institución de sistemas de tarificación vial). Sin embargo, y contrariamente a lo que publicitan sus gestores, el asunto no resulta en absoluto gratis para quienes no utilizarán la vía, ¿o acaso las molestias derivadas de su construcción no tienen un costo? ¿Qué pasa con todas aquellas propiedades cuyo valor baja ostensiblemente por estar localizadas en las inmediaciones de la autopista y que de la noche a la mañana tienen una bandeja de hormigón armado a centímetros de su ventana? ¿Se contabiliza el costo medioambiental señalado anteriormente? ¿Cuánto vale la pérdida de calidad paisajística de la ciudad? ¿Cuánto vale el ruido extra generado?

Ya estoy aburrido de dar siempre los mismos argumentos. Mejor dejemos que hable Martha Delgado, actual Secretaria de Medio Ambiente del DF, quien el año 2004, y mientras era diputada independiente de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, señaló a propósito del proyecto de segundo piso sobre Periférico que *“lo cierto es que la infraestructura vial de la Ciudad y la que se construye actualmente, pareciera que nunca será suficiente para satisfacer la demanda de 3 millones y medio de automóviles que se calcula circulan por nuestras calles y avenidas, más los que se incrementen anualmente en un orden del 10 por ciento. Está comprobado que en la medida en que se construyen más vialidades, el número de vehículos en circulación aumenta, por el fenómeno del tráfico inducido. Además, jamás seremos capaces de aumentar la infraestructura vial en 10% al año, por lo que siempre existirán ríos de coches a vuelta de rueda en el Periférico.”*

No seamos tan drásticos, que todos nos hemos dado una voltereta en la vida. El problema es que la señora Delgado se la dio para el lado equivocado.

Unas palabras para Lucho Barrios

Nada que ver con el tema anterior, pero un mínimo de justicia dice que Valparaíso debiera rendirle homenaje a Lucho Barrios, el más chileno de los peruanos, alguien que hizo de La Joya del Pacífico un verdadero himno de la ciudad, algo tan parte del patrimonio del puerto como los ascensores, los trolleys, el Cinzano, las crónicas de Edwards Bello, los dibujos de Lukas, o el verde de Wanderers. Una vez compartí con él un bus nocturno entre Puerto Montt y Santiago. De puro tonto o tímido no me acerqué a saludarlo o pedirle un autógrafo; hoy me arrepiento sinceramente.



- Automóvil
- Ciudad de México
- Infraestructura
- Marcelo Ebrard
- Segundo Piso
- Supervía Poniente

21 Comentarios en 4 mitos de la Supervía Poniente

1. [Xavier](#) // [6 mayo 2010 en 10:34 pm](#) // [Responder](#)

Buenos argumentos. De hecho el puente de los poetas también fue “gratis”, se pagó con el cambio de uso del suelo de conservación a habitacional de varias hectáreas al poniente de Santa Fe. Habrá que comparar entre la realidad y los pronósticos del estudio de impacto ambiental presentado para el segundo piso de San Antonio. Me acuerdo que establecía que en hora pico iba aumentar la velocidad del periférico de 15 a 60 km/hr. Juar juar juar

2. [Magdalena Contreras Cabrera](#) // [8 mayo 2010 en 9:35 pm](#) // [Responder](#)

¡Buenísimo!

Nos tomamos la libertad de reproducirlo, por supuesto dándote el crédito, en nuestro blog...

○ [Rodrigo Díaz](#) // [10 mayo 2010 en 9:36 am](#) // [Responder](#)

Se agradece. Aquí estoy dispuesto para ayudarlos en lo que necesiten y yo pueda ser útil.

3. [Antonio M](#) // [10 mayo 2010 en 10:48 am](#) // [Responder](#)

Es necesaria la construcción de vías que descongestionen la ciudad y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Es necesaria la Supervía como más inversión en transporte público.

Al construir la primera, se tendrán recursos para invertir en metro y metrobús.

- [rogernightman // 3 agosto 2010 en 11:27 am // Responder](#)

No lo creo. Mas vialidades generan más tráfico. Hay que sacar a los carros de las calles con sistemas de transporte público.

Que usen los recursos de la supervía para construir más transporte público. Y que los inversionistas reciban dividendos de los pagos de acceso.

- [Martin // 20 agosto 2011 en 9:28 am //](#)

El transporte publico no genera ningun beneficio (ni en tiempo de desplazamiento ni en reduccion de emisiones) si tiene que circular por vias congestionadas. Por favor, entiendan! La solución es bipartita: promocion del uso de un transporte publico eficiente y, simultáneamente, mejora de la infraestructura vial. No para autos, sino para transporte publico.. 'nuff said.

4. [Jorge Gordillo Matalí // 10 mayo 2010 en 6:30 pm // Responder](#)

Este comentario anterior es como si no hubiera leído la nota, lamentable. La supervía ni descongiona la ciudad ni mejora la calidad de vida de nadie, los automóviles incrementan la inseguridad en las urbes y contaminan mucho cuando sí tenemos alternativas viables, la inversión en transporte público también se puede lograr, así que esta supervía un paso completamente innecesario, es un hecho. El problema más grande es el miedo a bajarnos de nuestros coches, situación que si no hemos experimentado será altamente prejuiciosa, y muchos que si lo hemos hecho, tenemos más cosas positivas que negativas para decir al respecto.

Por otro lado, ¡buen artículo!

5. [Nadia // 10 mayo 2010 en 9:33 pm // Responder](#)

A mí, de los temas que me parecen más graves de esto, es que en los “proyectos de infraestructura” se empiecen a plantear obras de PEAJE. También me tomé la libertad de reproducirlo en FB, con la referencia a este sitio. Saludos!

- [Rodrigo Díaz // 13 mayo 2010 en 4:26 pm // Responder](#)

Estimada Nadia,

Se agradece enormemente; no hay nada que le guste más a un bloguero que el que sus artículos sean desparramados libremente por el ciberespacio.

Ahora bien, debo dejar en claro que yo sí estoy a favor del cobro de peajes urbanos, que han demostrado ser una muy buena respuesta al problema de la congestión vehicular en otros países. La tecnología moderna permite el cobro mediante telepeajes, lo que además posibilita la aplicación de tarifas diferenciadas de acuerdo al día, hora y zona donde se circula, lo que en definitiva constituye una herramienta poderosísima para distribuir el tráfico en la ciudad. Ya voy a dedicar algunas líneas al tema.

Saludos

6. [Antonio M // 11 mayo 2010 en 1:07 pm // Responder](#)

La supervía funcionará como un libramiento que permitirá desahogar el caos vial de avenidas como Centenario, Las águilas y Vasco de Quiroga hacia Periférico. Lo que supone necesariamente menos carros en las vialidades locales. La introducción del transporte colectivo RTP beneficiará a toda la gente que no tiene vehículo y que debe cruzar esta zona en diferentes transportes colectivos y reducirá sus tiempos de traslado, ¿no mejora esto la calidad de vida de las personas que pasan horas en peseros y cambiando de uno a otro?

- [Jazz // 10 julio 2010 en 12:14 am // Responder](#)

No, vialidades en donde desemboca este proyecto como Luis Cabrera ya está saturada, solo se va a llevar congestionamiento de un lugar a otro pasando por las escasas áreas verdes del poniente captadoras de la poca agua que alimenta la ciudad de México lo cual nos condena a una dependencia del agua desde fuentes externas.

7. [Jorge Gordillo Matalí // 11 mayo 2010 en 2:44 pm // Responder](#)

La autopista funcionará como “libramiento” muy corto tiempo, como lo dice en el artículo, y lo denomina el término inventado a partir de este fenómeno reconocido: habrá tráfico inducido. La gente no solo preferirá irse por ahí y generar más tráfico en la zona, sino que se incentivará (promoverá) el uso del coche y más gente “invertirá” en uno; en el DF solo 30% de la gente tiene auto, si no es que menos. El transporte colectivo claro que mejora la calidad de vida, pero entonces ¿por qué no hacemos puro de ese en vez de promover el coche? El auto en definitiva no trae calidad de vida, sigue contaminando de una forma de la que necesitamos desaparecer, sigue demandando cosas como segundos pisos que arruinan el entorno urbano, sigue encerrando a la gente en burbujas, lo cual hace ciudades más inseguras, siguen gastando muchísima energía, etcétera. Además de que esta ni siquiera es la única zona “en un megacolapso” en la ciudad, pero como nos hace pensar la mentalidad individualista del coche, creemos que lo del coche hay que resolverlo primero y, peor, con el mismo problema que lo causó, más enfoque para el coche.

8. [Antonio M // 11 mayo 2010 en 4:06 pm // Responder](#)

La Supervía es sólo uno de los tantos frentes desde los cuales se debe enfrentar el problema de una ciudad en crecimiento. Tampoco olvidemos las grandes distancias que los ciudadanos tenemos que cruzar para llegar a nuestros destinos. ¿Cómo resolverías el problema de la gente que no tiene automóvil y debe trasladarse a esa zona de la Ciudad? A lo que voy, es que hay ciertas problemáticas que no se pueden resolver con el uso de la bicicleta, que por supuesto sería el ideal. Si tu respuesta es: construyendo transporte público, te diría ¿por qué vías? La Supervía contempla el 50% de túneles en su trayecto y puentes, por donde circulará transporte público y automóviles. En este sentido es una vía con la posibilidad de que circulen esas dos opciones. Claro que no es la única zona en megacolapso por eso me parece que el GDF está apostando por soluciones desde diferentes frentes.

- [Rodrigo Díaz // 13 mayo 2010 en 4:12 pm // Responder](#)

Hasta el día de hoy no conozco ni una autopista urbana que en su momento no haya sido vendida bajo el atractivo nombre de libramiento, palabra a la cual se le pueden dar significados que van mucho más allá del ser una simple conexión entre dos puntos sin mayores interferencias. El clásico argumento de sus defensores parece impecable: si se construye una nueva vía rápida, con hartas pistas y sin cruces ni semáforos, el tránsito fluirá de manera muy rápida tanto dentro de la nueva vía como fuera de ella, ya que las calles existentes tenderán a vaciarse. Esto funcionaría de maravillas si no existieran los puntos de entrada y salida a la autopista, y si no se produjera el fenómeno del

tráfico inducido que certeramente menciona Jorge y que no es un cuento, sino algo muy real. El que no me crea puede leer las justificaciones que se dieron para la construcción del segundo piso en el Periférico (<http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/3todolo.htm>) y compararlas con lo que sucede en la vida real, 5 años después de la finalización de la obra.

Por último, no me queda más que recomendarles la lectura de un muy buen artículo del ingeniero Gabriel Quadri de la Torre aparecido en Letras Libres hace algunos meses, y que expresa mucho mejor que mi artículo el problema de la congestión vehicular y las maneras de enfrentarla: <http://www.letraslibres.com/index.php?art=14234>

Muchas gracias por sus comentarios

◦ *Jorge Gordillo Matalí // 13 mayo 2010 en 7:29 pm // Responder*

Antonio señala dos puntos clave: ciudad en crecimiento y grandes distancias. Mientras sigamos percibiendo la ciudad como algo que no tiene límites, que “naturalmente” tiene un crecimiento desmedido, será muy difícil resolver el problema, las grandes distancias son un fundamento absurdo sobre el que nuestra vida diaria se basa, y lo que debemos cambiar es que la dependencia de ellas se base en viajes largos mas que seguir alimentando al monstruo. Lo que quiero decir es que necesitamos que nuestra vida se base en nuestras localidades (trabajo, escuelas, etc), no seguir construyendo estilos de vida que dependan de transportarnos grandes distancias cotidianamente, difícil, ¿pero no las cosas no se solucionan de la raíz? Sino, solo estaremos tapando el sol con los dedos y a la vez empeorando el entorno y gastando tiempo y energía en una época en la que eso es un verdadero lujo. Con esto en mente desde la realidad en la que vivimos, la solución va por el transporte colectivo/público que puede circular perfectamente por las vías que ya hay, o con pequeñas modificaciones comparadas con las de la Supervía, y pensando que es siempre en sustitución del obsoleto automóvil, que debe ser algo que usemos mucho menos sin cortar árboles en vez. Además de todo lo que ya ha señalado Rodrigo.

9. *Contralinea // 12 julio 2010 en 9:43 pm // Responder*

Llegar a la Barranca La Malinche, por donde corre un estrecho río de aguas negras, cuyo caudal divide la delegación Álvaro Obregón de Magdalena Contreras, hay que ir cuesta arriba, sobre los escombros; sortear los restos de las casas que se erigían entre las calles irregulares y que ahora yacen desparramadas en el paisaje. Se debe caminar sobre los cascajos de las casas de Pedro Ramírez, Feliciano Sánchez, Teresa Ramírez, Luciano Velasco, Josefina Pozos, que fueron expropiadas el 6 de abril para abrirle paso a una vía de peaje que atravesará el suelo sobre el que construyeron sus historias.

—La Malinche se ha convertido en un panteón. Han derrumbado muchas casas. Como les dijeron que podían quitar varillas, puertas, ventanas, la gente se está llevando todo lo que se puede —dice María de Jesús Zamarripa, religiosa de la capilla que construyó la comunidad y que también recibió notificación de expropiación.

En las calles Andador Mariposas, Andador Durazno, Rosa Norte y Rosa Sur, de la delegación La Magdalena Contreras, los dueños de los predios expropiados derriban puertas y ventanas de lo que fue su hogar. Rescatan todo aquello que tenga la posibilidad de reutilizarse.

—Estas casas, para la millonada que van a sacar las compañías con la construcción de la Supervía, son basura; por eso nos dijeron que nos llevemos lo que podamos —dice Pedro Ramírez, desde los restos de su casa, ubicada en el Andador Durazno número tres.

Luego de que el Gobierno del Distrito Federal (GDF) decretara el 22 de marzo en el Diario Oficial del Distrito Federal (DODF) la “utilidad pública” de un sistema vial de túneles y puentes de peaje, cuyo tendido hace “necesaria” la expropiación de cinco poligonales para la construcción y el funcionamiento de la vialidad, 126 propietarios fueron notificados para abandonar sus casas.

El decreto de expropiación, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) en abril, no especifica colonias, calles o números. Los vecinos se enteraron de que sus predios estaban dentro de alguna poligonal cuando llegaron las notificaciones a sus puertas.

—La gente sufrió el impacto sorpresivo de la notificación de expropiación. El gobierno no sabe todos los dramas que generó al interior de las familias —señala María de Jesús.

Fue el 6 de abril a las nueve de la mañana cuando Feliciano Sánchez, de 59 años, recibió el fajo de hojas. Cayó enferma. Cuando se le pregunta su padecimiento, duda. Se aferra a la manija del zaguán rojo, se balancea y con las lágrimas a medio salir contesta: “De tristeza”.

Luego de ser notificados para desalojar su casa debido a la construcción del sistema vial que conectará Santa Fe con el Sur de la ciudad, Feliciano y su esposo Luciano Velasco firmaron el amparo 605/2010 contra la Supervía. Decidieron resistir.

Dos meses después, Luciano relata que ya están en negociaciones: “Ha sido difícil, el gobierno va minando”, dice el hombre de 59 años y cabello blanquecino. Para él, el movimiento en contra de la vialidad ha perdido fuerza, lo ve en las asambleas donde hay menos personas de las que había al principio.

Don Luciano cuenta que decidieron esperar para negociar la indemnización porque querían ver si se paraba la obra. “Ya qué nos queda. No se va a detener”, dice, siempre inmóvil en el filo del zaguán.

La casa de Feliciano y su esposo Luciano Velasco, ubicada en Rosa Norte, 18, de la colonia La Malinche en la delegación La Magdalena Contreras, está entre casas deshabitadas, polvo y escombros. El sonido de los mazos le entra por las ventanas.

“Estamos contribuyendo directamente a la demolición”, dice con ironía el antiguo propietario de la casa marcada con el número 12 de la misma calle, mientras intenta quitar, a fuerza de golpes, los marcos de las ventanas. Llevaba 15 años viviendo ahí. Todavía no sabe a dónde va: “Estamos viendo; todo está ocupado”.

Cuando a Teresa Ramírez la visitó un hombre acompañado por una veintena de granaderos para avisarle que la vía con “utilidad pública” pasaría por su casa, dejó de dormir y comenzó a llorar. “No duerme uno por estar pensando que de la noche a la mañana se va quedar sin casa”, explica.

En cada uno de los predios ubicados en las delegaciones La Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, habitaban en su mayoría entre cuatro y ocho familias. “Vivimos varias familias en el mismo predio. A dónde nos vamos a ir”, ilustran los vecinos.

En la casa de Pedro Ramírez, habitaron cuatro familias. Se repartieron entre todos el dinero de la indemnización: “Con lo que dieron, es imposible comprarse un terreno en la ciudad”, reflexiona. Su familia se separó: unos fueron a Veracruz, su lugar de origen; dos compraron terrenos en el Estado de México y en el Ajusco, y otros se quedaron a rentar en la colonia El Tanque.

—Tuvimos que aceptar la indemnización, porque si no nos iban a hacer lo mismo que a los de Luz y Fuerza. Ellos nos ofrecían tanto, y si no aceptábamos, nos iban a ofrecer menos, y si no, nos iban a sacar. Y como en todas las familias hay ancianos y niños, preferimos evitar el peligro. Firmamos lo que nos ofrecían –acusa Pedro.

Al respecto, Pablo Fuentes, asesor de la consejera jurídica del Distrito Federal Leticia Bonifaz Alfonso, refiere: “Vamos muy avanzados en las negociaciones. Los vecinos han aceptado las indemnizaciones porque lo que estamos ofreciendo supera por mucho la valuación que ellos hicieron. Nos hemos gastado menos de lo programado”.

Contralínea pidió, a través del Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal, a la Secretaría de Finanzas el monto pagado por concepto de indemnización a los 126 afectados. Aunque la Secretaría asegura contar con la información solicitada, la consideró de acceso restringido en su doble modalidad de reservada y confidencial.

Argumenta la Secretaría, a través del oficio SFDF/SPF/OIP/117/2010: “De darse a conocer la información solicitada se pone en riesgo la vida y la seguridad de las personas indemnizadas... ya que esta información puede funcionar como herramienta para la comisión de diversos delitos, tales como: la extorsión y el secuestro”.

Al pedirle la cifra de su indemnización a Pedro Ramírez, quien vivió por más de 60 años en la casa que hoy derriba, comenta: “A todos los que negociamos se nos dijo que evitáramos revelar la cantidad para no ser secuestrados y poner en peligro a nuestra familia”.

María de Jesús atestigua que el proceso de expropiación ha sido agresivo, brutal y arbitrario contra los afectados. Recalca que la presión ejercida por el gobierno provocó rupturas sociales: “El gobierno desgarró y rompió el tejido familiar y el tejido social en nuestra colonia”.

A decir de la religiosa: “Los notificadores del Gobierno del Distrito Federal le dijeron a cada expropiado, de una manera inhumana, ‘a partir del 6 de abril esta casa ya no es suya, es del gobierno; o recibe el dinero o se queda sin dinero y sin casa’”.

Luis Miguel Cano, codirector de Litiga OLE (Organización de Litigio Estratégico), quien lleva la defensa de los afectados, refiere que la comunidad vive en la incertidumbre por la falta de claridad en el decreto de expropiación, pues hay casas expropiadas en medio de unas que no lo están.

“Nadie ha podido descifrar el decreto y saber realmente cuáles áreas abarcan las cinco poligonales”, comentan integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Poniente, organización vecinal, al referirse a las más de 40 hojas que publicó el GDF con una serie de coordenadas para señalar el área total a incautar.

Ante la opacidad con la que se ha manejado la obra, vecinos de San Jerónimo Lídice, La Malinche, El Tanque, Cerro del Judío, Lomas Quebradas, Cuauhtémoc y San Jerónimo Aculco temen más expropiaciones. “Las autoridades dicen que no habrá más expropiaciones e insisten en que los únicos afectados son los 126 que recibieron notificación”, comentan los colonos.

Samuel Mendoza Bedolla, coordinador de Comunicación Social en la delegación La Magdalena Contreras, asegura que las marchas organizadas por los vecinos no son de personas afectadas: “Los afectados son dos [que todavía no aceptan ser indemnizados]; los que vienen a manifestarse ni son afectados ni son vecinos ni nada”.

Para Octavio Rosas Landa, académico de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la confusión e incertidumbre en la que se encuentran los colonos es parte del procedimiento de despojo y criminalización de la protesta: “Tratan de individualizar un problema que no es de 126, sino de la ciudad en su totalidad”. El objetivo, continúa, es confrontar para impedir la lucha colectiva.

Alrededor de la Supervía poniente se ha gestado un movimiento social de resistencia por la defensa del agua, del medio ambiente, el derecho a la vivienda, a la información y a la participación ciudadana; “una lucha de todos”, afirma el también miembro del Centro de Análisis Social, Información y Formación Popular.

Desde el 10 de abril, los vecinos de La Magdalena Contreras, Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Tlalpan han ejercido su derecho constitucional a manifestarse; sin embargo, han recibido intimidaciones. “La resistencia es fundamental para detener estos proyectos, pero está siendo limitada y amenazada”, reflexiona el académico.

El negarle información a los afectados directos e indirectos sobre el impacto social y ambiental de un proyecto como el de la Supervía crea las condiciones para enfrentar una lucha desigual e inequitativa. A decir de Rosas Landa, “se está mirando a los territorios como áreas vacías, donde la población es sólo una variable. Y no se toma en cuenta cómo los proyectos de esta naturaleza irrumpen en el interior del tejido social”.

A María de Jesús se le acercan los vecinos de La Malinche; confundidos, le comentan que ellos prometieron resistir hasta el final, pero, por miedo a perder “lo poquito que tienen”, ya empezaron a negociar.

—El dolor más fuerte es que ellos tienen que abandonar el patrimonio que desde hace 40 años comenzaron a construir con su propio esfuerzo, ladrillo a ladrillo; dejar eso atrás no es fácil. El GDF realiza propuestas agresivas que lastiman a los más desprotegidos. ¿Por qué no pasó en la zona donde hay dinero, donde hay poderosos? –cuestiona María de Jesús.

La empresa Controladora Vía Rápida Poetas señala, en la Manifestación de Impacto Ambiental, que de no llevarse a cabo la obra, “se desaprovecharía la oportunidad de desalojar un poco la zona de Santa Fe... formada por las colonias con los mejores ingresos de la ciudad”.

Para Teresa Ramírez, esa explicación no es suficiente. Tiene su propia opinión: “Ebrard no tiene corazón, no tiene sentimientos a la humanidad

porque de la noche a la mañana nos va quitar nuestra casa, que es lo único que tenemos. Lo que está haciendo no es por uno, es por los ricos de Santa Fe". Teresa no tiene carro, tampoco sus vecinas.

De acuerdo con el Programa de Transporte y Vialidad 2007-2012, sustento jurídico de la Supervía poniente, publicado en la GODF en marzo de 2010, los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México realizan el 68 por ciento de los viajes diarios en transporte público, y el 32 por ciento restante, en transporte privado.

Entre los principales proyectos planteados por el GDF en el programa, destacan la continuación del Segundo Piso del Anillo Periférico, la vialidad surponiente y el camino real Santa Fe –52 subprogramas, en su mayoría operados por empresas concesionadas.

Samuel Mendoza Bedolla, coordinador de Comunicación Social de la delegación La Magdalena Contreras, reconoce que la Supervía no beneficiará a los habitantes de esa demarcación: "Sí necesitamos que se mejoren las vialidades; pero esa obra tan grande, más que beneficiar a Contreras, va a beneficiar a los que vienen de Cuajimalpa".

Daniel Márquez, abogado constitucionalista e investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, explica que el GDF tiene la obligación legal de demostrarle a la gente, con base en estudios técnicos, por qué el tirar su casa va a beneficiar a 1 millón de personas; demostrar no solamente desde el punto de vista de la ingeniería civil que la obra es necesaria, sino que las alternativas posibles son inviables.

En ese contexto, los vecinos han pedido al GDF entregue el proyecto ejecutivo del programa de transporte público que supuestamente tiene contemplado ejecutar con el dinero recaudado por concepto de peaje en la vía, petición que, a decir de los solicitantes, lleva siempre la misma respuesta: "No existe".

Para Rafael Martínez, vecino de La Malinche, dejar que se construya la vialidad en su colonia es una condena. "Nos condenaríamos a desaparecer, al éxodo. Duele. Nadie tiene derecho a hacernos eso", exclama y vuelve la mirada a las calles de la colonia.

Son las mismas calles donde Feliciano vendía esquites y raspados, entre árboles de capulín, pera y tejocote en La Malinche. Las calles que sus cinco hijos recorrieron, al igual que los hijos de Teresa Ramírez, para subir La Loma y sembrar los árboles que hoy miden más de 6 metros.

"Esta manzana del Andador Durazno y Mariposa es de lo primero que se empezó a construir en el Cerro del Judío", recuerda don Pedro, parado sobre los pedazos de la casa que habitó desde 1960 y la sombra de tres amigos que la derriban.

Acciones, objetivos y datos relevantes del Programa de Transporte y Vialidad 2007-2012

1. Establecimiento de diversas alternativas de transporte público sustentable y de calidad en favor de la ciudadanía, enfatizando los beneficios a la de menores ingresos y a grupos vulnerables. Alternativas que adicionalmente coadyuvan a promover un nuevo orden urbano y al mejoramiento del medio ambiente de la ciudad

2. Se planteó ampliar y hacer más eficiente la infraestructura vial. Como resultado de las acciones propuestas en el programa, el Gobierno del Distrito Federal construyó el "Segundo Piso" del Periférico y el distribuidor vial San Antonio. Al oriente de la ciudad, se avanzó en la construcción del eje troncal metropolitano al inaugurar cuatro más de los 10 distribuidores viales programados: Heberto Castillo, Ermita Iztapalapa, Oceanía y Taxqueña

3. La quema de combustibles, como la gasolina, genera la mayor proporción de la emisión de los Gases de Efecto Invernadero (GEI) en la zona metropolitana de la ciudad de México. Según el Inventario de emisiones 2006, el total de vehículos motorizados en circulación en la ciudad emiten 50 por ciento de las casi 43.5 millones de toneladas de GEI que se producen anualmente en la metrópoli, las cuales provienen principalmente de la quema de gasolina. En el caso del transporte terrestre, el 99 por ciento de estas emisiones corresponde al bióxido de carbono

4. El poniente del Distrito Federal tiene aún insuficiencias de interconexión y conflictos viales localizados, debido a cargas vehiculares que se concentran para su incorporación a las vías de mayor importancia, particularmente al Norte y Sur

5. El Gobierno del Distrito Federal considera prioritaria la optimización de la red vial existente. Plantea tres objetivos: 1) Incorporar adecuaciones en vialidades primarias y/o corredores metropolitanos para el uso del transporte público y privado; 2) Mejorar las conexiones perimetrales e internas en distintas zonas de la ciudad que eviten viajes radiales innecesarios; 3) Realizar nuevas obras y adecuaciones que ayuden a disminuir el impacto de emisiones por la baja velocidad de circulación de vehículos, tanto de transporte público como privado

6. Los habitantes de la zona metropolitana efectúan casi 22 millones de viajes diarios. Poco más de dos terceras partes (14.8 millones) se realizan en transporte público; casi una tercera parte (6.8 millones), en transporte privado

7. Según los resultados de la Encuesta origen destino 2007, el servicio concesionado de transporte colectivo, prestado en vagonetas tipo combi, microbuses, y en mucho menor medida en autobuses, posibilita la mayor proporción de los tramos de viajes de la metrópoli. Cuando se considera exclusivamente el transporte público, los colectivos representan hasta 65 por ciento de los viajes metropolitanos

8. Cerca del 80 por ciento de los vehículos se encuentra fuera de norma y ha cumplido más de 10 años, plazo que constituye el límite de su vida útil autorizada

9. Los taxis del Distrito Federal constituyen una de las flotas más numerosas entre las grandes ciudades del mundo; en contraste con otras ciudades, no constituyen un servicio eventual

10. En un día laborable, el Sistema de Transporte Colectivo Metro transporta un promedio de 4 millones 355 mil 969 usuarios

Fuente: Programa de Transporte y Vialidad 2007-2012, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, 22 de marzo de 2010 bis

10. Diego // [3 agosto 2010 en 10:00 am](#) // [Responder](#)

Tienen razón todos comprémonos una bici y veamos con ojos de odio a los automovilistas!

◦ *Alejandro Cruz Paz // 3 agosto 2010 en 4:17 pm // Responder*

Ja. Yo ya lo hago. La verdad es que el transporte no motorizado tiene mucha mayor lógica. Amigable con el planeta, con la ciudad, con los otros habitantes de la ciudad y más importante aún, amigable con nuestro cuerpo y salud.

Los autos deberían usarse sólo para cuestiones muy específicas, se me ocurre transportar objetos personales que no puedes llevar fácilmente, ó cuando compartes tu auto con otros, lo malo es que eso no pasa. Una mañana de sábado logré contar hasta 79 de 100 autos que iban ocupados por sólo el conductor!.

No a la supervía! Excelente artículo.

11. *Benumea Maples // 7 agosto 2010 en 11:56 am // Responder*

Las tranzas de la Supervía Poniente

Los ciudadanos nos encontramos en estado de indefinición ante los actos criminales de gobierno.

Sin pretender saber lo que digo, asumo que para el día de hoy habrán un buen numero de personas que han leído con acuciosidad cuanto documento generosamente la administración de Marcelo Ebrad nos ha permitido tener acceso.

En éste numeroso grupo tendré que incluir, aunque no quiera, desde al presidente de nuestra vilipendiada república Felipe Calderón hasta los ciudadanos comunes he ignorantes como yo.

Sin embargo, y por lógica en ese amplio menú de personajes no puedo evitar concluir que entre algunos de ellos habrá destacados políticos, estudiosos y profesionistas. Sin faltar el experto constitucionalista, el abogado penalista así como expertos ingenieros, ecologistas, hidrólogos, financieros y en fin, la crème de la crème mismos a quienes la sociedad toda, podría reclamar con legítimo derecho, una defensa de sus intereses. No ha ocurrido así, incluso los colegios de abogados e ingenieros como siempre, hacen mutis, esto al tiempo que me causa profundas dudas, me decepciona y avergüenza como mexicano, cosa que no me exime de seguir pataleando, desde luego. Simplemente no me explico cómo gente supuestamente con ética y moral sino nata si adquirida en las universidades, incluso política y económicamente más fuertes que Marcelo Ebrad no actúen conforme a derecho y a lógica.

La pregunta es: después de esta majadera violación a todo aquello que es razonable, que mañoso plan tendrán en el horno?

Las pruebas, los procedimientos, el fraude maquinado, los despojos están a la vista de todos, incluso se pueden consultar en el Internet, es una situación escandalosa. Se podría decir que así ha sido siempre y que debido al oscurantismo de un PRI todo poderoso y a un PAN que en muchos aspectos resulto más dañino para el país, así durante décadas, no era posible que el ciudadano se diera cuenta de todas y cada una de las raterías tradicionales que desde luego fueron y siguen siendo muchísimas.

Me viene a la mente el caso patético de Emilio González Márquez en Jalisco con su Supervía Express copia al carbón de la Supervía Poniente Poetas, el desarrollo turístico del “Nuevo Cancún” y el desastre costosísimo para el estado, de los Juegos Panamericanos, entre muchas otras pifias y raterías.

Sé al igual que Usted, después de haberme sumergido un par de días en la lectura de cuanto documento pude echar mano en el Internet, que el fin que persigue este criminal grupo formado por las empresas: Controladora Vía Rápida Poetas (OHL Concesiones México SA de CV, Inmobiliaria COPRI Y Constructora ATCO no es la operación comercial seria o técnica de lo que han dado en llamar “supervía poniente.” Tendríamos que asumir que estas poderosas inmobiliarias y constructoras producto de transas inconfesables con políticos corruptos han CAMBIADO DE GIRO para dedicarse a financiar y administrar supervías congestionadas en una ciudad en pleno proceso de parálisis de movilidad. Tiene que haber otro motivo ulterior.

Quizás las ventas de los condominios y centros comerciales los tenía al borde de la quiebra y así maquinaron este fraude con el “maestro en fraudes” el inefable De Oteyza. Por lo pronto, la concesión y operación de entrada, les da a ganar cerca de 4,000 millones de pesos frescos entre plusvalías de terrenos, edificios, créditos y efectivo.

Ignoro si habrá manera de conseguir los estados financieros de estas empresas, (antes y después de la concesión) pero les garantizo como si lo estuviera viendo a que traen arrastrando pérdidas y pagos diferidos enormes.

Como tip les diré que el o los bancos que financiarán serán aquellos a los que estos grupos les deben dinero. Total además de darles a ganar más los nuevos deudores y avales somos usted y yo.

El titulo amañado y trinquetero de la concesión dice que el tope será de \$28 pesos con una adenda muy chévere, les permite aumentar el costo de peaje cuando el nivel de servicio llega a “D” y por escrito se dice que el nivel de servicio “D” es de saturación. Esto es falso el nivel de servicio de saturación es “F.”

Una inversión de ese calibre asumiendo que el costo de \$4,500 millones fuera el real (que lo dudo mucho) no se proyecta para operar a un nivel de servicio “C.” Las obras de infraestructura vial se proyectan para “máxima” demanda no para “mínima” demanda. El nivel de servicio “D” es el nivel que se debe alcanzar en un proyecto de esta naturaleza a los treinta años.

De tal manera que bastaría programar las casetas de cobro con 2 segundos más de demora en el proceso de cobro automático del peaje vehicular para generar un nivel de servicio “D” ficticio o “F” si se desea (este si, nivel de saturación.) Es decir que según la concesión podrían estar elevando los precios prácticamente desde el inicio de operaciones calificando la vía como un “éxito” dada la demanda, pues las casetas son la válvula reguladora, controlada por ellos.

Cabe preguntarse: De donde sacarán los 2,800 vph necesarios para llegar al nivel de servicio “D” como los inyectarán a la Supervía? Y a donde desfogaran otros 2,800 vph en el sentido contrario que es la capacidad real operativa de la supervía (si ésta cumpliera con especificaciones de ingeniera de tránsito para flujo continuo,) lo cual es obvio que no cumple por los radios y la sección de dos carriles fuera de estándares para una vía de cobro urbana (tendría que ser como mínimo de tres carriles por sentido para manejar estos volúmenes en horas pico) ya que un carril no puede ser contado debido a las condiciones de operación variables del tráfico.

Según los croquis que he visto los pasos a desnivel en los extremos de la mentada supervía poniente, así como las rampas de accesos y salidas, no existe capacidad para operar con esos volúmenes. No es acaso y precisamente a las horas pico cuando la vía debe operar a la capacidad para la cual fue proyectada? Por el contrario simplemente prolongará un estacionamiento, el radio de acceso y salida en el Periférico y en Santa Fe tendría que ser de 150 m para mantener una velocidad aceptable sin reducir la capacidad del periférico o de la carretera a Toluca.

Esto incluso, se agravaría con el volumen vehicular mayor que se pretende aportar al negocio con los segundo pisos. Existe un modelo computarizado llamado micro-simulación VisSim el cual permite conocer en laboratorio todas las condiciones operacionales, capacidad niveles de servicio, etc., incluyendo impactos ambientales, base del análisis de costo – beneficio. Donde están esos análisis y validaciones técnicas,

ambientales y financieras?

Con los planitos y datos del impacto ambiental de origen-destino es físicamente imposible elaborar una Taza Interna de Retorno, ni un Punto de Equilibrio, costos de operación y de mantenimiento entre otros muchos parámetros, simplemente, están mintiendo por los codos.

Como financiero o banca invertir esa cantidad en una autopista con túnel de dos carriles resulta totalmente inverosímil es meter dinero bueno al malo, a menos que la garantía sea muy sólida y no importe si la supervía se paga o no.

El diseño propuesto equivale a auto-inducir el congestionamiento, ya que en una calle, avenida o autopista el carril derecho no cuenta como capacidad completa ejemplo: piense Usted en cualquier avenida o carretera, en el periférico o en Insurgentes el carril de menor capacidad es siempre el carril derecho, de tal manera que si usted dese tener la capacidad de dos carriles se requieren proyectar y construir tres y así sucesivamente, por operación vehicular, rampas de aceleración y des-aceleración accesos y salidas, paradas y vehículos lentos o descompuestos, etc.

Por lo tanto, la supervía poniente operará a nivel de servicio "D" a horas pico inmediatamente, el hecho de que sea de peaje no tiene nada que ver. Pero si además le agregamos casetas de control en un tramo tan corto pues es una inversión sin justificación ni beneficio alguno de movilidad urbana real.

En corto, "el proyecto de la llamada Supervía Poniente no resiste ningún análisis técnico de ingenieros de tránsito, ambiental ni financiero serios, así de simple.

Todo lo anterior me dejó pensando; y si supusiéramos que estas fallas son deliberadas? Sería esto posible? Quienes se benefician y cual el beneficio que obtienen, en caso de quiebra o colapso financiero cuando la inversión no se pueda recuperar? Quien pierde o paga? Y quien sale ganando?

La respuesta ya la tenemos: en el Título de Concesión a treinta años otorgado por el Gobierno del Distrito Federal de Marcelo Ebrad.

EN la historia de las concesiones esta es una primicia, en realidad son varias concesiones pues según las cláusulas los concesionarios pueden adicionar otras vías a la primera y cobrar peaje, fíjese que suave. Los desarrolladores ganan comisiones faraónicas por la simple corredería y trámite de los financiamientos ya que tampoco cumplen con la condición de ser ellos los que con su dinero financian la obra ni la avalan.

Contrario a lo que se dice en los medios de que se trata de inversión privada.

Se trata de créditos a empresas privadas con el aval público y la garantía de usufructo del derecho de vía pública.....a win – win situation!

Como si todo lo anterior fuera poco (y esto daría riza si no fuera porque es real) el GDF se obligó en el Título de Concesión a pagar resarcimientos

que van mas allá de la generosidad con el dinero de otros, en caso de que por CUALQUIER causa se rescinda la concesión. Entre otras muchas monerías.

Asombrado, apabullado y encabronado

Benumea Maples Otter.

<http://www.facebook.com/notes.php?id=100001362416361>

12. *Jesús Herrera // 26 enero 2011 en 12:29 pm // Responder*

Asumamos que, efectivamente, no aumente la velocidad de desplazamiento para los usuarios de la Supervía Poniente, aún así se reducirían los tiempos de traslado ya que del extremo sur de los puentes de los Poetas, hasta el entronque de Luis Cabrera y Periférico (por la ruta más corta que va por Avenida Centenario, Eje 5 poniente, Rómulo O'Farril, Periférico) hay 13.5 kilómetros (y aproximadamente 30 topes), mientras que la Supervía tendrá solo 5.4 Kilómetros (sin topes, sin cruceros y por lo tanto sin semáforos).

Dicho de otra manera, la velocidad promedio en la Supervía Poniente tendría que ser 2.5 veces menor que la de las rutas normales para igualar los tiempos de traslado.

¿Cómo es posible que el consumo de combustible por recorrer 5.4 Kilómetros, supere al de recorrer 13.5 kilómetros, en los que además, hay que hacer constantes paradas y arranques (por topes, peseros en doble fila, cruceros, y semáforos)?

La adquisición de automóviles está en función del precio de los mismos y del ingreso disponible de las personas. No en función de las nuevas vialidades disponibles. Economía 101.

El uso de bicicletas no es una solución para el área de Santa Fe, ya que del extremo sur de los puentes de los Poetas al Periférico, a la altura de Rómulo O'Farril, hay 275 metros de diferencia en elevación. ¿Qué clase de atleta habría que ser para recorrer en bicicleta dicha distancia, con tal pendiente?

Asumamos por un momento que se creciera ostensiblemente el transporte público hacia la zona de Santa Fe. Dos o tres líneas de Metrobus (Constituyentes, Vasco de Quiroga y Avenida Centenario) y quizá hasta la extensión de la línea 1 del Metro (Observatorio – Santa Fe); ¿Cómo llegaría la gente desde sus casas hasta las estaciones de dichos sistemas? ¿Y cómo se trasladaría desde las estaciones hasta sus puntos de trabajo, ya en Santa Fe?

Por último, tengo claros los argumentos, no siempre profundos ni analíticos, que hay en contra de la Supervía Poniente, pero, no tengo nada claras las soluciones alternativas que se proponen.

o *Jose David // 17 marzo 2011 en 12:53 pm // Responder*

¿y por que quienes se oponen deben de proponerlas? ¿hasta el trabajo de los ineptos urbanistas debe ser responsabilidad de la ciudadanía? esta bien que el GDF quiera hacer proyectos que creen que "beneficiaran" a muchos siempre y cuando se respeten, los derechos de la ciudadanía, las vidas ajenas, y no afecte de manera drastica a terceros

Archivos

Lo Último

- o [Incomplete by design | Construir el espesor de la calle](#)
- o [Metrofragmentación: los costos de un absurdo territorial](#)
- o [Viajar separadas](#)
- o [Metrologística, el Metro de las cosas](#)
- o [Caminar un río](#)

Lo + Leído

- [¿Qué hay de malo con el Smart?](#)
- [De las probabilidades de morir en un accidente de tránsito](#)
- [Kowloon City: recordando el lugar más denso del planeta](#)
- [¿Cuánta gente fue a ver a AMLO al Zócalo?](#)
- [Breve manual para la creación de un paso de cebra](#)

El Autor

Pedestre es el blog de Rodrigo Díaz, Arquitecto titulado en la Universidad Católica de Chile, y Master in City Planning de MIT. Peatón por convicción, usuario del transporte público, colocolino, chileno en Coyoacán, las opiniones aquí desparramadas son de su exclusiva responsabilidad. Copyright © 2020 [Blog de WordPress.com](#).