

pedestre

Blog de Rodrigo Díaz, consultor en desarrollo urbano y movilidad

Ese dinosaurio llamado Supervía Poniente

Publicado en 10 mayo 2010 en [3. Líneas](#) // [8 Comentarios](#)



<https://ciudadpedestre.files.wordpress.com>

[/2010/05/traffic-health-ad.jpg](https://ciudadpedestre.files.wordpress.com/2010/05/traffic-health-ad.jpg)) Cartel de apoyo a la aplicación de una tarifa vial en Nueva York. Imagen: <http://www.edf.org> (<http://www.edf.org>)

Los problemas son básicamente 6:

- El parque vehicular del DF es de alrededor de 3 millones y medio de automóviles, cantidad suficiente para movilizar a toda la población de la

ciudad sin ni siquiera necesitar de redes de transporte público. Sin embargo, una cosa son las matemáticas de escritorio y otra muy distinta es la realidad, que nos dice que todos estos automóviles sólo conducen el 33 por ciento del total de viajes que a diario se hacen en la capital. El 67 por ciento restante se hace mayoritariamente en un sistema de transporte público tremendamente disperejo en cuanto a la calidad de servicio que ofrece.

- A pesar de transportar sólo un tercio de los viajes al interior de la ciudad de México, los automóviles contribuyen con más del 80 por ciento de las emisiones de óxidos de nitrógeno, uno de los contaminantes más nocivos para el medio ambiente.
- Los automóviles están repartidos de manera poco equitativa. Así, el 20 por ciento más rico de la población es dueño de la mitad del parque vehicular. La mitad más pobre prácticamente no posee automóviles, debiendo desplazarse en un sistema de transporte público que la mayoría de las veces es lento, contaminante y peligroso, o caminando sobre banquetas mal diseñadas y peor mantenidas, o arriesgando su vida arriba de una bicicleta que transita por un ambiente que le es tremendamente hostil.
- El parque vehicular de la capital crece a un ritmo de aproximadamente un 10 por ciento anual, lo que este año significará la entrada en circulación de unos 350 mil automóviles nuevos. Lamentablemente (o quizás afortunadamente), la red vial y de estacionamientos no puede crecer a este ritmo, lo que se traduce en un paulatino aumento de la congestión en nuestras calles, y con ello de los tiempos de traslado y niveles de contaminación.
- Conducir un automóvil en México sigue siendo una actividad relativamente barata que en nada refleja sus reales costos económicos, ambientales y sociales. El subsidio a la gasolina, un despilfarro de más de 15 mil millones de dólares anuales en un país que sufre de serias carencias, y la inexistencia de políticas que incentiven el uso de medios de transporte sustentable no hacen más que fomentar el uso indiscriminado del automóvil en un sistema donde sencillamente ya no caben más.
- Como consecuencia de lo dicho en el punto anterior, la población automovilista de México es cada día es más adepta a comprar vehículos muy poco funcionales a las necesidades urbanas, tremendamente espaciosos, congestionantes y gastadores, copiando una costumbre propia de políticos, futbolistas y narcos. Valga el ejemplo de Estados Unidos, donde entre 1987 y 2007 los automóviles subieron su peso en un 29 por ciento, lo que se ha traducido en un aumento de un 89 por ciento en su potencia, que pasó de un promedio de 118 a 200 caballos de fuerza en las mismas dos décadas, período en el cual además bajaron en promedio un 2 por ciento en su eficiencia energética.

Como resumen, al menos para mí está claro que el problema no es la falta de calles, sino el exceso de automóviles circulando. Las autoridades del DF no lo han entendido así, y persisten con la política de construir grandes autopistas urbanas que no hacen más que alimentar a un monstruo insaciable que a los pocos años las vuelve a congestionar, oportunidad en que se vuelve a plantear la construcción de nuevas vías para satisfacer las necesidades de un parque vehicular cuyo límite es el infinito. Ahí está el ejemplo del segundo piso del Periférico para darse cuenta que la solución no va por el lado de multiplicar los kilómetros cuadrados de pavimento urbano, y que el problema requiere de un enfoque distinto en el cual el automóvil se adapte a las necesidades de la ciudad y no al revés, tal como se ha estado haciendo hasta hoy en día.

Qué hacer entonces



(<https://ciudadpedestre.files.wordpress.com/2010/05/bike-lane-nyc.jpg>)

Ciclistas en Nueva York

La página oficial (http://supervias.com/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=62) de la Supervía Poniente señala sin ningún tipo de complejos que dicho proyecto “posicionará a la Ciudad de México a la altura de las grandes metrópolis del mundo”. Como no queda claro si cuando se ocupa el término “grande” estamos hablando de tamaño o grandeza, y como no se da ningún ejemplo concreto para sustentar esta afirmación, me doy el pequeño trabajo de ver lo que hacen en materia de movilidad algunas ciudades que enfrentan problemas más o menos similares a los de la ciudad de México y que pueden ser calificadas de grandes en uno u otro sentido.

En Londres efectivamente copiaron por adelantado a ese visionario que es Marcelo Ebrard y establecieron un sistema de tarificación vial (*congestion pricing*) en el cual los automovilistas deben pagar por entrar a determinadas zonas, tal como se plantea en algunos tramos de la Supervía Poniente, medida que yo sí respaldo entusiastamente. La única diferencia radica en que los londinenses, encabezados por el ex alcalde Ken Livingstone y su mano derecha Nicky Gavron, implementaron este sistema en las vías ya existentes, donde establecieron precios que variaban de acuerdo a la hora del

día, medida que se ha traducido en una disminución de los viajes vehiculares al interior de la ciudad, y con ello en un descenso en los niveles de congestión y contaminación. ¿Segundos pisos o algo que se le parezca? No que yo tenga idea, que esas cosas no tienen mayor cabida en el urbanismo europeo de hoy.

Otro lugar donde quisieron emular a Marcelo fue en Nueva York, donde sin embargo el congreso local desestimó la idea del alcalde Michael Bloomberg de implementar un sistema de *congestion pricing*. Mejor le ha ido a su comisionada de transporte Janette Sadik-Khan, quien ha desarrollado el PlaNYC, un esfuerzo para reducir la huella de carbono de la ciudad en un 30 por ciento para el año 2030, y que tiene como uno de sus puntales el promover el uso de la bicicleta y el transporte público entre los neoyorquinos. Para ello no le ha temblado la mano a la hora de instalar ciclistas y espacios peatonales en lugares anteriormente ocupados para el desplazamiento vehicular, precisamente en una ciudad donde los automóviles andan a vuelta de rueda en un espacio eternamente congestionado. Y es que la señora Sadik-Khan ha entendido que la solución a los problemas de transporte de Nueva York no va por el lado de construir nuevas autopistas urbanas, sino más bien de hacer del transporte público, la bicicleta y la caminata medios más atractivos, rápidos y seguros (si Marcelo fuera el alcalde allá, hace rato un segundo piso surcaría Central Park).

Más radicales fueron en Seúl, Corea, donde sencillamente botaron una vía elevada como la del Periférico para construir el Parque Cheonggyecheon, donde incluso sacaron a la superficie un río urbano cuyo cauce había sido tapado con pavimento cinco décadas atrás. El segundo piso derribado no fue reemplazado por nuevas vías, y contrariamente a lo que presagiaban los agoreros de siempre, el tráfico en la ciudad no colapsó en absoluto, más bien se reordenó.

Para ver buenos ejemplos no es necesario ir tan lejos. En Bogotá se ha dado un salto cualitativo en la movilidad de la población mediante la construcción de un completo sistema de ciclistas, el cual es complementario de la red de Transmilenio, un sistema que a falta de una destinación exclusiva para el tránsito de buses articulados. De segundos pisos ni hablar, que esas son cosas del pasado que ya mucho daño causaron en el tejido urbano. Donde sí se hizo uno fue en Sao Paulo, una ciudad de dimensiones y problemas parecidos a los del DF, pero en el cual la nueva vía elevada fue destinada de manera exclusiva al tránsito de transporte público. El Expresso Tiradentes, una suerte de Metrobús que hace gran parte de su recorrido a varios metros de altura, ha disminuido notoriamente los tiempos de traslado de los habitantes de la periferia que trabajan en las zonas céntricas, ayudando de paso a reducir significativamente las emisiones de contaminantes en la ciudad más grande de Brasil.

Por más que busco no encuentro ejemplos contemporáneos de proyectos como la Supervía Poniente, al menos en las metrópolis que uno identifica con la vida urbana de calidad. ¿No será que a fuerza de equivocaciones sencillamente se dieron cuenta que no funcionan? Por eso no se entiende la obstinación del Gobierno del DF en sacar adelante un nuevo segundo piso, si ya existe el ejemplo del Periférico que ha traído escasos beneficios a la población.

Repensar la manera en que se enfoca el tema de la movilidad en la ciudad es algo que no se puede postergar más. Durante décadas el protagonista ha sido el automóvil, y los resultados no son de los mejores, razón más que suficiente para intentar un giro radical en la manera en que entendemos las prioridades urbanas. Afortunadamente no todo está perdido, que el mismo gobierno que promueve la construcción de estos dinosaurios también ha sido capaz de sacar adelante proyectos tremendamente exitosos como el Metrobús, clara demostración de que por estos lados existe la capacidad técnica y política para llevar a cabo sistemas de transporte público dignos del primer mundo. Es cosa de tener un poco de valentía e imaginación para romper los paradigmas urbanos que tradicionalmente nos han guiado; las buenas prácticas abundan, sólo hay que saber verlas y adaptarlas a los requerimientos y particularidades de una ciudad en la cual el uso irracional del automóvil ya ha causado costos demasiado altos.

[tweetmeme source="pedestre" only_single=false]

- Automóvil
- Bicicleta
- Ciclistas
- Ciudad de México
- Expresso Tiradentes
- Infraestructura
- Marcelo Ebrard
- Supervía Poniente
- Tarificación Vial
- Transporte Público

8 Comentarios en Ese dinosaurio llamado Supervía Poniente

1. [Cristina Barros](#) // 11 mayo 2010 en 10:33 am // [Responder](#)

Magnífico artículo, bien fundamentado. Algo que deberían leer el Jefe de Gobierno, el secretario de Setravi y la secretaria de Medio Ambiente. Pero me pregunto ¿no conocerán estos datos? Y si no los conocen ¿por qué no hacen bien su chamba? Y si los conocen ¿los moverán intereses distintos a en verdad lograr una ciudad más vivible, más justa, y en función de la mayoría de sus habitantes?

2. [E. Acosta](#) // 13 mayo 2010 en 1:32 pm // [Responder](#)

Muy bueno el artículo. Te felicito. Creo que estos datos los conocen perfectamente quienes promueven estas obras pero están centrados en satisfacer otros intereses que no son precisamente resolver el problema sino "parcharlo" para garantizar una nueva infraestructura posterior que vuelva a parchear la problemática. Mientras tanto se crea un bucle perverso de construcción de infraestructuras que lesionan el territorio, contribuyen a deteriorar la convivencia en la ciudad. Las constructoras son las grandes beneficiadas de este tema y todo el negocio que hay alrededor de ellas. En España es así en muchas comunidades autónomas como Canarias. Les invito a entrar aquí; <http://eloikos.blogspot.com/2010/04/el-concepto-de-traffic-inducido-o.html>

3. [Luison](#) // 13 mayo 2010 en 5:44 pm // [Responder](#)

Este tipo de proyectos pro-automóvil no son exclusivos del DF; en Guadalajara más del 70% de los recursos de la presente administración serán destinados a infraestructura para el automóvil, incluso se burlaron de los pocos urbanistas y asociaciones civiles interesadas en la movilidad local,

encargando un plan de movilidad no motorizada y dejándolo todo en el papel.

La verdad yo creo que todos estos conceptos de tráfico inducido, movilidad no motorizada y urbanismo sustentable, bla bla bla son del conocimiento de políticos y promotores, así que ya sin tanto eufemismo, simplemente les vale pito...

Saludos.

4. [DEC12 // 15 julio 2010 en 5:02 pm // Responder](#)

por favor vean este video algo igual se esta haciendo en guadalajara se llama via express (que de express no va a tener nada) es igual a la mentada supervia los expertos ya han visto el video de la via express de guadalajara y han visto de lo que trata ellos han concordado en varias ideas que se han expuesto varias personas en foros contra de la supervia pero mejor veanlo ustedes y saquen sus conclusiones



5. [vivix // 3 agosto 2010 en 9:15 pm // Responder](#)

pues esta muy bien tu artículo, en lo único que difiero es en que el metrobus es un buen sistema, lo será en insurgentes, pero en otros lugares como xola es contraproducente, hay muchísimos accidentes ya que en algunas zonas solo hay 2 carriles para los autos. yo optaría mas por camiones como el de reforma o lázaro cardenas que ocupan solo 2 carriles en lugar de 3 y que no requieren de construcción de estaciones, ni demás obras que desquicien más la circulación. fuera marcelo, no a la supervia!

6. [Contaminaciones Críticas // 28 mayo 2015 en 1:47 pm // Responder](#)

Coincido con los demás; tu entrada es tan contundente que me dan ganas de rompérsela en la cabeza al gobernador de Puebla. Porque ciertamente los de esa estofa no están ahí para escuchar y atender razones. Grrrrr.

7. [Contaminaciones Críticas // 28 mayo 2015 en 1:48 pm // Responder](#)

Rebloguéo esto en [contaminación ...es críticas...](#)

8. [Compa Jesús // 28 mayo 2015 en 3:41 pm // Responder](#)

Lo que no mencionas y puede explicar el por que de medidas ineficaces, es el factor "Privatización" con estas nuevas vías junto a otro tipo de implementaciones, (como lo de los parquímetros) lo que están haciendo es sacar dividendos con lo que nos pertenece a todos, en otras palabras, nos están privatizando la ciudad, aprovechándose de las necesidades de traslado rápido, aunque solo sea una ilusión, para embolsarse un varo, esperemos a que seamos mas los peatones o ciclistas para que vean nuestras banquetas o ciclovias como algo rentable y que cambie el paradigma, entonces habrá inversión en ellas y tendremos que pagar para poder transitarlas. Buuu...

Archivos

Lo Último

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

