

Es difícil discutir con un especialista, sobre todo si afirma que no existe alternativa al tratamiento que recomienda. Lamentablemente, hay urbanistas demasiado cómodos en el pedestal técnico, que aprovechan sus credenciales para dictaminar en lugar de discutir." />

[Menu](#)

nexos

<http://www.nexos.com.mx>

Blog de la redacción

La cirugía, la supervía, y los “técnicos”: respuesta a Gabriel Quadri

ABRIL 28, 2011

2013 - Nexos - www.nexos.com.mx

El uso de analogías médicas es una práctica recurrente en el mundo del urbanismo (<http://recivilization.net/TheCatastrophe/307urbanrenewal.php>). Caracterizar un edificio como foco de infección sirve frecuentemente para justificar su demolición, y afirmar que un barrio está enfermo permite poner en la mesa el desplazamiento de sus vecinos. Si un problema urbano es catalogado como una “enfermedad”, es porque pronto alguien propondrá un “tratamiento”.

(<https://i2.wp.com/cdn.animalpolitico.com/blogueros-ciudad-posible/files/2011/04/Cirugia.jpg>).

Quizá la popularidad de estas analogías tiene que ver con que los especialistas sienten un llamado natural a diagnosticar. Finalmente, lo que tradicionalmente venden es conocimiento técnico para resolver problemas prácticos. Alguien llega al despacho del especialista con una vena tapada o con una calle congestionada, y lo que busca es una solución, muchas veces de manera urgente. El paciente, ya sea un ser humano o una ciudad, tiende a confiar en el especialista. Literalmente, se pone en sus manos.

El problema radica en que quienes abusan de estas analogías olvidan que la medicina y el urbanismo tienen tanto de ciencia como de arte. Las señales que comunica el paciente son complejas y frecuentemente contradictorias, y los tratamientos disponibles nunca están exentos de efectos secundarios que pueden valorarse de manera distinta por los involucrados. Por ello, cuando un urbanista recomienda una “indispensable intervención quirúrgica”, es buena práctica hacer preguntas y buscar una segunda opinión.

Para ilustrar el punto, quiero referirme al artículo “La Ciudad, la Izquierda y la Supervía” (<http://www.lettraslibres.com/index.php?art=15385>) de Gabriel Quadri, publicado en el Número 148 de la Revista Letras Libres. Dice el autor:

“El proyecto de la llamada Supervía (o Autopista Urbana) puede interpretarse como una indispensable intervención quirúrgica sobre el territorio del Distrito Federal. Es el único recurso aceptable para aliviar una abultada hernia que se estrangula dolorosamente día con día al poniente de la ciudad, en Magdalena Contreras, Álvaro Obregón y Cuajimalpa, cuya población se ha quintuplicado desde 1970. Santa Fe (compartida entre las dos últimas delegaciones) es su tejido neurálgico, que induce como neoplasia urbana un crecimiento explosivo de vivienda media y alta en sí misma, y en sus zonas adyacentes de Las Águilas y Tarango”.

Una hernia es, según el diccionario (<http://buscon.rae.es/drae/SrvltObtenerHtml?LEMA=hernia&SUPIND=0&CAREXT=10000&NEDIC=No>), una *“protrusión o salida de parte de un órgano, como el intestino, de la estructura anatómica que normalmente la fija”*. Si interpreto bien la analogía de Quadri, el problema es que muchos de los desarrollos inmobiliarios que se levantaron en esta zona durante las últimas décadas debieron ubicarse en otras partes de la ciudad, donde ya existía infraestructura. En lugar de invertir en la Delegación Cuauhtémoc (que ha perdido la mitad de su población desde 1950 (<http://cdn.animalpolitico.com/blogueros-ciudad-posible/files/2011/03/Screen-shot-2011-03-24-at-6.27.58-PM.png>)), se mudaron al poniente, transformando a la zona de Santa Fe en una “neoplasia urbana” (que resulta ser (<http://buscon.rae.es/drae/SrvltGUIBusUsual>), una forma elegante de decir “tumor”).

(<https://i0.wp.com/cdn.animalpolitico.com/blogueros-ciudad-posible/files/2011/04/Screen-shot-2011-04-26-at-5.48.23-PM.png>) Según lo escrito por Quadri, el agente que detonó la hernia y el tumor fue AMLO, quien como Jefe de Gobierno:

“Ordenó que la aldf cambiara las regulaciones de uso del suelo, aumentó las densidades permitidas y abrió la puerta a su urbanización. Los terrenos se permutaron entonces de manera opaca por una victoria electoral a la vista, que sería obtenida con el segundo piso al periférico y puentes que integrarían a Santa Fe con la ciudad. La victoria electoral no llegó, tampoco los puentes desahogaron la hernia”.

Dada la claridad del diagnóstico, sorprende que el tratamiento propuesto no intente corregir las causas de la anormalidad. Si los puentes de AMLO no lograron desahogar la hernia ni integrar Santa Fe a la Ciudad, ¿por qué repetir la estrategia apostándole a la Supervía? ¿No tendría más sentido pronunciarse a favor de un reajuste a las regulaciones de uso del suelo, de una disminución a las densidades permitidas y de un cierre a las puertas de nuevas urbanizaciones en Santa Fe?

Quadri subestima esa posibilidad, evitando hablar de la necesidad de contener o al menos reducir la explosión inmobiliaria en el Poniente. Aparentemente considera que esa lucha es inútil: que la hernia seguirá creciendo y el corazón de la ciudad se seguirá vaciando. Por eso nos propone resignarnos, poniendo sobre la mesa un tratamiento diseñado solo para administrar el dolor, aunque sea de forma temporal. Según él, no hay alternativa:

“¿Qué hacer con la hernia? ¿Dejar que se estrangule y gangrene, y que los corporativos vuelvan cabizbajos a la ciudad –como ya está sucediendo? Aunque esto podría ser cínicamente asumido como posibilidad, como política sería suicida, y su costo astronómico; haría, durante un tiempo largo, más cruel el viacrucis para los trabajadores de Santa Fe. La Supervía es entonces una intervención (bypass terapéutico) realista e impostergable”.

No entiendo que tiene de cínico o de suicida apostarle al regreso de los corporativos a la ciudad. El propio Quadri reconoce que ya están regresando, sin mediar intervención del gobierno. El costo, en todo caso, recae sobre quienes levantaron edificios en una zona de mala conectividad, asumiendo que la infraestructura pública haría viables sus inversiones. Sus inquilinos pueden mudarse con relativa facilidad y rentar en otros lugares, o al menos exigir un decremento en sus rentas hasta un nivel que compense los dolores de cabeza del tráfico. Finalmente, en

ningún lugar del mundo tiene sentido pagar rentas altas por una calidad de vida baja en una mala ubicación. Los empleados llegan malhumorados y las juntas empiezan tarde.

Dadas las condiciones actuales en Santa Fe, el mercado encuentra sus propios equilibrios: Los corporativos regresan, quizá no tan cabizbajos, a los nuevos edificios en Reforma, donde ya hay metro, metrobús y bicicletas, vialidades y banquetas. Podríamos encuestar a los trabajadores de las empresas que ya se han mudado. Son los grandes ganadores.

(<https://i1.wp.com/cdn.animalpolitico.com/blogueros-ciudad-posible/files/2011/04/df-bici-publica-320x225.jpg>)

En cambio, la estrategia del “bypass terapéutico” pretende mantener artificialmente con vida una zona que de otra manera no sería viable ni deseable a los niveles de densidad que pretenden los desarrolladores. La Supervía terapéutica que aplaude Quadri reduce los costos y aumenta las plusvalías de quienes escogen ubicarse allá, y al hacerlo engaña a la ciudad completa, haciéndole creer que su hernia no es una anomalía. Si bien genera comodidad en el corto plazo, no cambia los incentivos actuales, que invitan a los capitalinos a establecerse en lugares cada vez más lejanos.

Construir la Supervía es como estirar el vientre alrededor de la hernia, en lugar de tratar de mantener el intestino dentro del cuerpo. Siempre habrá algún argumento médico que valide esta opción, ¿pero dónde termina la hernia que estamos dispuestos a tolerar? *¿En la Prepa Ibero de La Marquesa* (<http://impreso.milenio.com/node/8793390>)?

Es difícil discutir con un especialista, sobre todo si afirma que no existe alternativa al tratamiento que recomienda. Lamentablemente, hay urbanistas demasiado cómodos en el pedestal técnico, que aprovechan sus credenciales para dictaminar en lugar de discutir. Pueden decretar, como hace Quadri en su texto, que *“los argumentos catastróficos esgrimidos por los opositores no pueden tomarse en serio”*, que quienes están en contra pretenden sumarse *“al sabotaje en un mezquino cálculo de suma cero”* y que las consecuencias ambientales del proyecto que defienden son *“microscópicas, perfectamente mitigables”*.

(<https://i2.wp.com/cdn.animalpolitico.com/blogueros-ciudad-posible/files/2011/04/segunda-opinion.jpg>)

Sin embargo hay que hacerlo. A diferencia de un organismo, en una ciudad coexiste una pluralidad de intereses y una multiplicidad de maneras de entender los problemas. Si algo ha aprendido la disciplina, es que el conocimiento técnico es insuficiente para legitimar un mega-proyecto urbano y que la deliberación pública es indispensable para llegar a buenas decisiones.

Además, existen opiniones fundadas contra la Supervía. No son pocos los urbanistas y ambientalistas que piensan que a pesar de la cuota, la obra generará tráfico inducido, y que a pesar del confinamiento, detonará más desarrollo urbano en las zonas aledañas. Estas hipótesis no son necesidades, sino reflejo de debates vivos en la disciplina.

Por ejemplo, Duranton y Turner (2008, [pdf](http://www.pse.ens.fr/axes/medad/Duranton_Turner_1.pdf) (http://www.pse.ens.fr/axes/medad/Duranton_Turner_1.pdf)) concluyen en su análisis que aumentar la capacidad de las vías difícilmente reduce la congestión. Cervero (2002) (<http://jpl.sagepub.com/content/17/1/3.short>) sostiene que *“no hay duda de que las inversiones en vialidades detonan incrementos al tráfico, y que estos incrementos reducen hasta cierto punto los beneficios en los tiempos de viaje.”* Y Baum-Snow (2007, [pdf](http://www.econ.brown.edu/fac/Nathaniel_Baum-Snow/hwy-sub.pdf) (http://www.econ.brown.edu/fac/Nathaniel_Baum-Snow/hwy-sub.pdf)) sostiene que las autopistas urbanas contribuyen a la suburbanización, estimando que su construcción detona pérdidas de alrededor del 18% de la población de las áreas centrales de las ciudades.

La discusión no se queda en lo teórico. La Manifestación de Impacto Ambiental de este proyecto ha sido severamente cuestionada. Entre otras cosas, concluye que la Supervía resultará en “una reducción de 71,124.4 toneladas de CO2 por año”. Sin embargo un estudio comisionado por el ITDP (<http://itdp.mx/categoria/home/>), una de las autoridades mundiales en transporte sustentable, llega a estimaciones diametralmente opuestas. Según este estudio, los cuatro tramos de la AU (Supervía, San Antonio-Toreo, San Jerónimo-Muyuguarda, y salida a Cuernavaca) incrementarán las emisiones de carbono en la ciudad hasta en 478,000 toneladas anuales.

Independientemente de quien tenga razón, el punto es que hay material para un debate serio. Los cuestionamientos a la Supervía no

necesariamente parten de lo que Quadri llama “nuestra izquierda vernácula”, ni están enmarcados en el pleito de AMLO contra Ebrard, ni mucho menos intentan un sabotaje. Existen argumentos razonables que contraponer a los de los promotores de la obra. Muchas de sus aseveraciones pretenden erigirse como postulados inatacables, cuando en realidad están mediados por una larga lista de condicionantes, y enmarcados en un esquema que protege al inversionista y traslada el riesgo a la ciudad.

Por ejemplo, Quadri sostiene que la Supervía ahorrará a los usuarios de transporte público “*hasta un 80% de los tiempos de traslado*”, y que “*es posible*” que el fenómeno de tráfico inducido “*se minimice*” gracias al cobro del peaje. ¿Pero por qué es el ciudadano y no el concesionario quien corre con el riesgo de que estos cálculos estén equivocados? Dice Quadri que “*el precio de la cuota se ajustará flexiblemente a la demanda para lograr su utilización eficiente*”. ¿Pero si es tan flexible, por qué el Título de Concesión ([pdf \(http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/concesion_supervia_poniente.pdf\)](http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/concesion_supervia_poniente.pdf)) establece que los ajustes a la tarifa por incrementos al tráfico serán opcionales en lugar de automáticos? ¿Y por qué es el concesionario, quien se preocupa por maximizar su utilidad, y no un organismo técnico e independiente el encargado de promover el ajuste?

Quadri está seguro de que el confinamiento de la vialidad “*impedirá la urbanización de áreas adyacentes*”. Sin embargo mantiene un importante silencio sobre el efecto inmobiliario de la obra en sus extremos, y no considera que el Título de Concesión prevé un mecanismo para incorporar “*tramos adicionales o derivaciones*” al proyecto. Afirma que “*el único impacto permanente será puntual y asociado a las columnas de los viaductos*”, pero no considera que el concesionario queda prácticamente exento de responder en caso contrario. ¿Quién paga si en el mediano plazo encontramos afectaciones urbanas o ambientales notables?

Dice Quadri que “*gracias a la inversión privada, el gobierno de la ciudad podrá seguir destinando recursos públicos al Metro y al Metrobús*”. No veo en que forma fortalece este argumento a la Supervía. La ciudad obtendrá solo el 1% de los ingresos del peaje, que según los montos considerados en el “Plan Económico Financiero” (vean [al final de este pdf \(http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/Anexos.PDF\)](http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/Anexos.PDF)), representan solo entre \$4 y \$15 millones de pesos anuales en los primeros 10 años de la concesión. Es decir, será apenas suficiente para financiar un kilómetro de Metrobús al año.

Además, la iniciativa privada ya está invirtiendo en el transporte público de la ciudad, bajo esquemas mucho más atractivos para el Gobierno: Ahí está [ADO en la Línea 3 \(http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102229.html\)](http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102229.html) del Metrobús, [Comursa en la terminal multimodal de El Rosario \(http://www.metropoli.org.mx/node/11127\)](http://www.metropoli.org.mx/node/11127), Bancomer en el CETRAM Chapultepec y CAF en el tren suburbano. Si en verdad son necesarios más recursos, siempre está la posibilidad de cobrar peaje por acceder al Segundo Piso del Periférico, un activo que ya es propiedad del Gobierno y cuya construcción ya se pagó. Todas estas opciones tienen sus asegunes... pero ¿de dónde sacan que la ciudad necesita hacer la Supervía para financiar al transporte urbano del resto de la ciudad?

Y si como dice Quadri, “*la Supervía no debe soslayar ni posponer la decisión de otro enlace vial subterráneo a Santa Fe con Metrobús o con una extensión de la línea uno del Metro*”, ¿cuál es la justificación de iniciar con la Supervía?

Aún sin considerar [el lamentable trato dispensado a los vecinos de las áreas afectadas \(http://www.eluniversal.com.mx/notas/738817.html\)](http://www.eluniversal.com.mx/notas/738817.html), las preguntas sobre la pertinencia de la Supervía son muchas. Por todas ellas, no sorprende que la Supervía continúe teniendo dificultades para legitimarse. A pesar de lo escrito por sus apologistas, no ha sido la solidez del argumento sino la lógica del “*va porque va*” la que ha mantenido a flote el proyecto.

En efecto, el poniente de la Ciudad padece de un terrible problema urbano, semejante a una hernia o un tumor, detonado por malas decisiones de nuestros gobiernos. Pero mientras los médicos defienden sus diagnósticos y los cirujanos afilan sus bisturíes, bien haríamos los ciudadanos en buscar una segunda opinión.

No vaya a ser que los expertos se equivoquen de nuevo.

Onésimo Flores. Candidato a Doctor en Planeación Urbana.

Relacionado

Explicando una reforma electoral con algo de diversión
(<https://redaccion.nexos.com.mx/?p=2952>)
mayo 13, 2011
En «Política»

Breve análisis político del discurso anticorrupción en
México (<https://redaccion.nexos.com.mx/?p=7375>)
agosto 20, 2015
En «Justicia»

¿Puedes identificar al culpable?
(<https://redaccion.nexos.com.mx/?p=3902>)
marzo 13, 2012
En «Justicia»

Otras (<https://redaccion.nexos.com.mx/?cat=25>), Política (<https://redaccion.nexos.com.mx/?cat=100>). Etiquetas [AMLO](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=amlo) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=amlo>), [Coches](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=coches) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=coches>), [Gabriel Quadri](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=gabriel-quadri) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=gabriel-quadri>), [Letras Libres](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=letras-libres) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=letras-libres>), [Santa Fe](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=santa-fe) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=santa-fe>), [segundos pisos del periférico](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=segundos-pisos-del-periferico) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=segundos-pisos-del-periferico>), [Supervía](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=supervia) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=supervia>), [urbanismo](https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=urbanismo) (<https://redaccion.nexos.com.mx/?tag=urbanismo>).

© 2014 - Nexos

[Aviso de privacidad \(http://www.nexos.com.mx/?page_id=6\)](http://www.nexos.com.mx/?page_id=6) | [Contacto \(http://www.nexos.com.mx/?page_id=9\)](http://www.nexos.com.mx/?page_id=9)