

Especialistas advierten que constructoras de la Supervía engañan al GDF; la obra no será funcional, pero sí la más cara

[OSCAR VIALE]

La Supervía sólo provocará más tráfico, coinciden especialistas

FORO OPOSITOR

- ▶ Aseguran que en 10 años acabará con el pulmón del poniente de la ciudad
- ▶ Jorge Jiménez afirma que "será la forma más rápida de llegar a un embotellamiento"

[OSCAR VIALE]

El Frente Amplio contra la Supervía consideró que las empresas encargadas de construir la vialidad engañan al jefe de gobierno para obtener ganancias con una obra sin funcionalidad.

Los inconformes denunciaron que los consorcios Copri y OHL pretenden cobrar a la ciudadanía más de cinco pesos por kilómetro, con lo que sería la vía de cuota más cara.

Belisario Hernández Romo, especialista en ingeniería de tránsito y movilidad urbana, consideró que dichas empresas le mientan a Marcelo Ebrard para obtener mayores ganancias, ya que serán ellas las encargadas de diseñar, construir y operar la Supervía.

Por su parte, Jorge Jiménez Alcaraz, ingeniero civil con maestría en Administración Pública, aseguró que esta obra no resuelve en nada el tránsito vehicular; la Supervía "será la forma más rápida de llegar a un embotellamiento", toda vez que la descarga vehicular saturará las vialidades

donde ya existen problemas.

"Consideramos que por el contrario, (la Supervía) va a generar muchos impactos y efectos negativos; es más un negocio que una obra necesaria para la sociedad" lamentó.

Añadió que es preocupante que no exista una verdadera planeación para la movilidad de los ciudadanos, "ya que no se toma en cuenta el estudio de origen-destino, es decir cómo se mueve la población y los tiempos que se hacen en los 30 millones de viajes que realiza una persona al día".

El Frente Amplio aseguró que la obra generará mayores afectaciones viales y destruirá en menos de 10 años uno de los pulmones ambientales más ricos que aún conserva la capital del país.

Al llevar a cabo el primero de tres foros en los que especialistas y vecinos generaron los espacios de diálogo "que el gobierno del Distrito Federal no fomentó", la organización aseguró que el GDF fomenta el uso del transporte particular y no la movilidad de los habitantes.

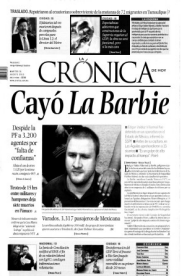
Los integrantes del Frente estuvieron de acuerdo en que es necesario que cada nueva vialidad,

que esté pensada prioritariamente para el automóvil, incorpore carriles y sistemas para transporte público, como sucede en otras partes del mundo.

Al respecto, Jorge Legorreta, urbanista de la Universidad Nacional Autónoma de México, aseguró que en las vialidades, que generan urbanización, destruimos los espacios naturales.

"Las áreas verdes son parte de las últimas que le quedan a Álvaro Obregón, y son parte de las reservas ecológicas naturales protegidas y de recarga acuífera de la cuenca de México, por tanto deben permanecer intactas y sin detonadores viales que incentiven la urbanización" explicó.

Lamentó que el proyecto sólo atiende la movilidad de una parte de la zona urbana, la conexión de Santa Fe con Luis Cabrera y el Periférico, sin resolver otras necesidades como la de Santa Fe, con otras partes de la ciudad de igual importancia.



Fecha 31.08.2010	Sección Estados	Página PP-16
----------------------------	---------------------------	------------------------



SAÚL CASTILLO

CONFERENCIA. *Jorge Jiménez Alcaraz expone sus argumentos contra la Supervía.*