

COLABORACIÓN ESPECIAL

# ¿Por qué construir la Supervía?

CATALINA PÉREZ CORREA

El GDF tiene pendiente responder varias preguntas sobre la construcción de la Supervía Sur-Poniente. ¿Por qué se decidió construir una autopista de cuota frente a otras alternativas de transporte? ¿Por qué se decidió privilegiar la construcción de una autopista de cuota frente a la preservación de una zona de conservación?

La Declaratoria de Necesidad, publicada en la *Gaceta* oficial en diciembre de 2009 —documento que justifica la construcción de la Supervía— afirma que “es necesario que los habitantes del DF puedan desplazarse con fluidez, seguridad y reducción de tiempo”. Detengámonos un segundo ante esta afirmación. ¿A quién se está otorgando el derecho de desplazarse con fluidez, seguridad y en poco tiempo con la construcción de esta autopista? ¿Quiénes pueden pagar un peaje de 28 pesos por trayecto (56 pesos diarios ida y vuelta) para viajar en sus autos particulares? El salario mínimo establecido para una jornada ordinaria de trabajo en la ciudad es de 57.46 pesos. La respuesta la sabemos. El proyecto plantea un esquema en el que los que tienen recursos viajan con seguridad y rapidez, mientras que quienes no los tienen deben viajar en el inframundo, usando las deficientes alternativas de transporte público que hoy existen en esa zona.

Los proyectos de obras públicas pueden servir para acrecentar las desigualdades sociales y territoriales o disminuirlas. Un ejemplo de una obra tendiente a reducir disparidades es la construcción del metrocable en Medellín, Colombia. Dicha obra de transporte semimasivo se pensó para dar acceso a la ciudad a los pobladores de los barrios desfavorecidos, ubicados en las partes altas de esa ciudad. Ahí, el Estado intervino para disminuir las desigualdades, creando infraestructura que permitiera incluir —físicamente— a los que territorialmente quedaban fuera. Aquí, en cambio, la apuesta es hacia un modelo que favorece la desigualdad.

Aunque el GDF ha lanzado importantes proyectos de transporte público tendientes a la inclusión (la línea 12 del Metro, las líneas 2 y 3 del Metrobús), en el poniente de la ciudad el modelo de transporte no contempla al ciudadano de a pie. Quien ha viajado por los puentes de los poetas entre cinco y siete de la tarde habrá visto los carriles de baja velocidad ocupados por peatones —no hay banquetas— que van hacia Santa Fe (a sus trabajos) o vuelven de ahí

a sus casas en las barrancas aledañas. La construcción de los puentes no contempló las necesidades de transporte de las miles de personas que exponen su vida diariamente al cruzar puentes sin banquetas para llegar a sus trabajos.

Pero el asunto no es sólo una elección entre una autopista de cuota o una autopista gratuita (con o sin banquetas). De serlo habría sólo que exigir la gratuidad de la misma. La supervía involucra a otro tema crucial para todos los capitalinos. La autopista se está construyendo sobre áreas naturales protegidas, sobre el suelo de conservación del DF.

El Plan General de Desarrollo del DF señala que el suelo de conservación de la ciudad es el espacio donde se recargan los acuíferos que abastecen el 70% de la demanda de agua de la ciudad. La pérdida de cada hectárea de dicho suelo significa que los mantos acuíferos de la cuenca del valle de México dejan de recargar aproximadamente 2.5 millones de litros de agua cada año. Actualmente, la ciudad de México importa más del 30% del agua. Lugares como el Estado de México satisfacen esa demanda en detrimento de sus pobladores, quienes son despojados del agua para llevarla a la ciudad de México. Recordemos los conflictos con las mujeres mazahuas en el 2006, que protestaban armándose simbólicamente. Ellas defendían su agua: agua con la que siembran, lavan platos, bañan a sus niños, cocinan. Proyectos como el de la Supervía, que se construye sobre zonas de conservación, afectan no sólo el derecho al agua de los capitalinos (actuales y de futuras generaciones), sino también el derecho de los pueblos de quienes depende la ciudad para tener agua. El suelo de conservación del DF no es, no puede ser, una opción para el crecimiento urbano ni para resolver los problemas de movilidad.

El proyecto de la Supervía se ha planteado como una obra de utilidad pública. Esto significa que “la generalidad de las personas se benefician de ella, sin que ninguna pueda ser privada de sus beneficios”. La Supervía no califica como obra de utilidad pública. No beneficia a la generalidad de las personas y además atenta contra el derecho que tenemos a un medio ambiente sano y a tener agua. Lo que sí es de utilidad pública es proteger los bienes comunes, los bienes de los cuales todos dependemos.

III, UNAM

