

### ¿Cómo hemos llegado hasta aquí?

Las contingencias ambientales son las alarmas de un reloj que echamos a funcionar hace mucho. No han sonado de repente por razones fortuitas, sino por el efecto acumulado de muchas acciones y omisiones. Algunas, responsabilidad de gobernantes y legisladores, otras, de la ciudadanía.

Por ello, seríamos miopes si sólo valoramos las contingencias desde la perspectiva ambiental, cuando la pregunta fundamental es: ¿cómo hemos llegado hasta aquí?

#### *Padecemos el futuro que no hemos sabido planear*

La problemática del Área Metropolitana del Valle de México (AMVM) es resultado de una endémica incapacidad para planear, definir metas y, con base en ellas, tomar decisiones radicales.

Entre la solución drástica o la acción pospuesta, solemos optar por la segunda. Nos sobran las excusas. Esperamos la aparición de un mañana providencial, en lugar de construirlo a diario.

Como generación, evadimos nuestra responsabilidad histórica, porque en lugar de allanar el camino a la siguiente, le pasamos una carga más pesada.

#### *Una absurda concentración urbana que pudo evitarse*

Haber dejado que más del 15% de la población del País se concentrara caóticamente, en una sola área metropolitana, es un monumento a la indolencia, porque si hay algo predecible por la estabilidad de sus tendencias, es el crecimiento poblacional.

En oídos sordos han caído las reiteradas advertencias de los especialistas que prevén el agravamiento de los problemas urbanos: medio ambiente, tráfico, agua, etc.

#### *En México, los ferrocarriles sólo se mueven hacia atrás*

El crecimiento mastodóntico de la urbe ha ido aparejado con un nulo desarrollo de la red ferroviaria a nivel nacional, que hubiera favorecido una dispersión más homogénea de la población a lo largo del territorio.

Por increíble que parezca para una metrópoli de la dimensión del AMVM y con las pretensiones que queremos darle, la única forma de entrar o salir de ella es sobre ruedas de hule.

Cada mañana, en las entradas de las principales carreteras, las largas filas de vehículos atestiguan este absurdo y sus nefastas consecuencias: miles de horas/hombre perdidas, litros de gasolina tirados a la basura y contaminación.

El desarrollo carretero en lugar del ferroviario ha sido la opción favorita de nuestros efímeros próceres, porque el mismo dinero alcanza para más kilómetros. Y ellos quieren inaugurar durante sus períodos de gobierno, muchos, muchos kilómetros. Expresión reiterada de ineptitud y cortoplacismo.

Risible que invirtamos miles de millones de dólares en un aeropuerto de primer mundo, cuando el AMVM no tiene una sola vía ferroviaria de pasajeros que la conecte con otra ciudad. Pero la creatividad del señor Foster nos pondrá a la altura de Londres, Nueva York, París, Berlín, aunque claro, sin ningún tren disponible.

*Un transporte público organizado para beneficio del concesionario, no del usuario*

En las principales capitales del mundo las redes ferroviarias, inter y suburbanas, se conectan con sistemas de transporte urbano – metro, autobús y tranvía —que operan a partir de una empresa.

En la Ciudad de México, además de que no existen tales redes, la prestación del servicio de transporte está fragmentada en cientos de concesionarios de todo tipo de autobuses y *peseras*, cuyo objetivo —no es brindar un servicio eficiente y seguro— sino maximizar la rentabilidad de la rebanada del pastel que se les concesionó.

Peor aún, estas concesiones se otorgan estableciendo puntos de origen y destino, que trazan líneas, pero no crean una verdadera red, porque no pueden traslaparse; nadie puede invadir el feudo del otro.

En este escenario, diseñar soluciones de largo aliento para abatir la congestión y la contaminación es un imposible.

Por ejemplo, para estos fines el Ayuntamiento de Londres impuso un derecho para circular en una extensa área del centro de la Ciudad, cuya recaudación se destina a mejorar el transporte público.

En México, esto lo podríamos imitar gravando a los vehículos por su cilindrada y el espacio que ocupan, pero no habría manera de usar lo recaudado para crear una red eficiente de transporte público. ¿Dárselo a los concesionarios como subsidio? ¡Ni locos!

También podríamos optar por establecer una red de tranvías en lugar de “metrobuses” que son un remedo ineficiente, costoso y contaminante, pero no habría ningún concesionario capaz de afrontar la inversión.

El sistema de concesiones obliga a que el transporte disponible se limite a lo que pueden ofrecer los concesionarios, no aquel que más le conviene al usuario y a la Ciudad.

*El cáncer del urbanismo depredador*

A un irracional crecimiento de la Metrópoli se ha sumado un desarrollo urbano anárquico y depredador, que se apoya en un marco normativo farragoso, cuyas interpretaciones interesadas hacen posible todo.

La contaminación no la causan sólo los miles de vehículos que circulan enfrente de las banquetas, sino lo que se construye detrás de ellas.

Desde una visión miope se permite construir centros comerciales, edificios de oficinas y habitacionales atendiendo sólo a las características del terreno que ocuparan, sin considerar las implicaciones que su funcionamiento tendrá en los servicios, el tráfico y la contaminación.

Las externalidades negativas simplemente se omiten, aunque sean tan evidentes como el desarrollador que las origina, el funcionario que lo cobija y los vecinos que las sufren.

*El verdadero costo de la corrupción no es la mordida sino lo que ésta deja torcido*

Imposible dejar a la corrupción fuera del recuento de las causas que han contribuido a crear el caos en el que nos encontramos. Basta ver la irracionalidad y el caprichoso crecimiento urbano de

Publicado en [www.acletomasini.wordpress.com](http://www.acletomasini.wordpress.com) el 12.05.16

la Ciudad de México para aquilatar las taras que la corrupción ha puesto sobre las espaldas de sus habitantes y que se resumen en un descenso de su calidad de vida.

Resignarnos nos hace cómplices del corrupto y del inepto, porque entienden nuestro silencio como una aprobación tácita. El “aquí no pasa nada”, empieza por el “no hacer nada”.

Así hemos llegado hasta aquí, y aquí seguiremos mientras no levantemos la mano para protestar, para denunciar, para proponer, para rechazar los atajos, para asociarnos con otros ciudadanos, para defendernos.

Alcemos la voz, mucho antes de que los problemas lleguen a nuestra banqueta, porque quizá cuando eso suceda, los corruptos ya habrán ganado la partida.