

## Los deprimidos del segundo piso

Alfredo Acle Tomasini©

El Universal, 6 de diciembre de 2001: "El gobierno de la ciudad de México iniciará en abril de 2002 la construcción de un segundo piso al Viaducto y el Anillo Periférico, con una inversión superior a ocho mil millones de pesos. El jefe de Gobierno capitalino explicó que la obra, la más importante para la capital en los últimos 20 años, abarcará 32 kilómetros, 13 del Viaducto y 19 del Periférico, y se edificará en los próximos cinco años."

Para ello se planteó un programa de construcción de seis kilómetros anuales para realizar tres etapas: "Un primer tramo, con un costo de mil 500 millones, que partirá del entronque de Viaducto y Periférico hasta el Eje Central Lázaro Cárdenas, y estaría listo en noviembre del año próximo. La segunda etapa será del Eje Central hasta el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Después se construirá el tramo de San Jerónimo a Cuatro Caminos... cada kilómetro de obra del Periférico tendrá un costo aproximado de 250 millones de pesos."

El boletín de prensa del gobierno capitalino del 14 de mayo de 2006 informa que con una inversión superior a los cinco mil millones de pesos se construyeron 25 kilómetros de segundos pisos con los que se ahorrará combustible, se abatirá la contaminación y se reducirán los tiempos en tránsito.

Las diferencias notables entre ambos anuncios, aunadas a la larga experiencia que los capitalinos tenemos respecto a las ocurrencias viales de las distintas administraciones, la cual enriquecemos con nuestro diario batallar en las calles de la ciudad, permiten hacer algunas reflexiones:

1) Falta de memoria. Los capitalinos no tenemos memoria. Nos dejamos seducir con promesas irrealizables que atienden los efectos de los problemas que padecemos y no sus causas. Cuántas veces se han burlado de nosotros con el mismo cuento: ejes viales, semáforos computarizados, circuitos, etc. Cómo ignorar que, pese a los millones invertidos, hoy destinamos más tiempo en transportarnos.

2) El reto constante a nuestra inteligencia. Cómo es posible que nos digan que un tramo de ocho y medio kilómetros -la distancia entre la rampa de San Antonio y la salida de San Jerónimo- se convirtió en uno de 25. Si así fuera, ya sólo faltarían siete para concluir lo anunciado en 2001. ¿O hay kilómetros cortos y largos, o desde cuándo, para medir la longitud de una obra vial, se suman los tramos de ida y vuelta, y las rampas de acceso? La verdad es que sólo se alcanzó el 26 por ciento de la longitud proyectada, con un costo por kilómetro de 588 millones y no de 250 como se dijo.

3) Dos cuerpos no pueden ocupar el mismo espacio simultáneamente. En 2001, se justificó la obra diciendo que durante las horas pico 23 mil vehículos circulaban en el Periférico. La mala noticia es que desde esa fecha al presente se han vendido más de un millón de vehículos en el área metropolitana, los cuales compiten por un espacio que prácticamente no ha crecido. ¿Quién puede atreverse a decir que hoy se emiten menos contaminantes? ¿Quién nos puede convencer que empleamos menos tiempo para circular? Estúpidos, nos responderían, pues no salgan cuando lo hacen todos.

4) La velocidad máxima de una vía será aquella de su punto más lento. Ya teníamos en el Periférico monumentos al olvido de este principio, ahora le añadimos un problema de aritmética porque parecería que tres más dos es igual a dos. Por ejemplo, hay tramos donde cinco carriles se fusionan en dos, o tres que se convierten en uno. No es difícil entender que estos embudos dictan la velocidad máxima del segundo piso.

5) Si no aprendemos de nuestras experiencias, menos lo hacemos de los demás. Hace tiempo que en otros países, se invierte en el transporte público y se desincentiva el uso del automóvil, porque pusieron por encima del bien privado al bien común, y porque se convencieron de que era inviable seguir destinando recursos públicos para crearle espacio al automóvil particular.

Muchas de las críticas al segundo piso no tienen fines políticos, sino se deben al convencimiento de que es la ruta equivocada para agilizar el tránsito de personas y carga en el área metropolitana. Más aún, porque esa obra nunca formó parte de un proyecto de ciudad, y sí en cambio se impulsó e impulsa con fines electorales, lo que confirma el secuestro de la ciudadanía por políticos pasajeros y la poca esperanza que tenemos de que esto cambie. Qué tan tristes estarán las cosas que a los otrora pasos a desnivel ya se les atribuye un estado de ánimo al llamarles deprimidos