

## Hacer no es resolver

Alfredo Acle Tomasini©

Si sobre los siete kilómetros de superficie de rodamiento que añadió el distribuidor vial, estacionáramos en dos hileras, los vehículos nuevos que se venden en el área metropolitana, encontraríamos que, en poco más de cuatro días, estaría totalmente lleno. Dato que sintetiza una verdad obvia, cuya gravedad e implicaciones no se han reconocido: la demanda de espacio de circulación crece, irremediablemente, a tasas muy superiores a lo que se incrementa su oferta.

Ante esta realidad, no es difícil darse cuenta que ese tipo de obras son alivios pasajeros, y que privilegiar al transporte individual sobre el colectivo no es sólo un acto de insensatez sino de irresponsabilidad. Más aún si para ello se comprometen recursos públicos para los cuales existen necesidades más apremiantes.

Decir que este tipo de obras viales reducirán la contaminación – aire y ruido - es una broma cruel, particularmente para los personas que viven en su proximidades, que además resulta patética, cuando es la responsable de la Secretaría del Medio Ambiente quien lo afirma, cuyas funciones no abarcan la ejecución y supervisión de obras, y en cuyo curriculum no se encuentra ningún indicio que haga pensar que cuente con la experiencia para acometer estas tareas, y en cambio si se aprecia, una labor de investigación que posiblemente, algún día, la llevó a pensar que en los centros urbanos, el automóvil particular es una de las principales fuentes de contaminación.

Para los políticos las obras públicas han sido desde siempre un mecanismo de promoción. Al ser objetos visibles, éstas hacen, en apariencia, tangible su gestión frente al ciudadano. A su vez, el contacto más directo que éste tiene con los gobiernos en turno, y de hecho gran parte de la evaluación que hace del desempeño de éstos, se funda en el estado y funcionalidad de la infraestructura que diariamente utiliza. Así, se escucha que un gobierno “hace” si hay obra, y viceversa. Más aún, en el extremo del absurdo, hay quienes llegan a decir “que roben, pero que al menos hagan”.

El uso de la palabra “entrega”, para referirse a la puesta en marcha de obras públicas o para destacar algún acto administrativo del gobierno, crea en el imaginario popular, la visión del gobernante como alguien que desinteresada y magnánimamente atiende a su pueblo, entregándole bienes para su disfrute. Cuando en la práctica fue el pueblo, quien antes le entregó los recursos y la confianza de que con ellos se atenderían sus necesidades, y no las prioridades personales de sus efímeros servidores.

La inauguración de las obras públicas son como fuegos artificiales, que temporalmente atraen la atención del ciudadano, quien al concentrarse en ese fuego multicolor no analiza en un contexto más amplio aquello que se le presenta. Más aún, la intención de los políticos con esos actos es crear percepciones y emociones que los favorezcan, no estimular racionalizaciones. Ellos saben bien que un mago nos impresiona por sus trucos, y que si nos los explicará, el asombro de su magia desaparecería.

Pero los magos se van y los trucos se quedan. El distribuidor vial, se une a una larga lista de iniciativas, presentadas en su momento como solución a los problemas viales de la Ciudad de México: el anillo de circunvalación, el anillo periférico, el Metro, semáforos computarizados, el circuito interior, los ejes viales, el tren ligero, son ejemplos que vistos en perspectiva, evidencian la endémica falta de visión a largo plazo que hasta hoy padece el área metropolitana.

No podemos los capitalinos continuar ignorando que la superficie de rodamiento es un bien público crecientemente escaso. Nuestro reto está en decidir cómo racionalizamos su uso y cómo pagamos el costo. Hasta ahora, lo hemos hecho invirtiendo cada vez más tiempo y recursos en nuestros traslados; tolerando un desorden vial que raya en lo absurdo, y respirando en un volumen de aire limitado al que cada día un número mayor de vehículos envían sus gases.

Es imperativo diseñar, implantar y darle seguimiento a una estrategia, cuyo sea objetivo sea resolver de manera eficiente el transporte de personas y mercancías asegurando que se haga al mínimo costo, con la mayor seguridad, y que genere el menor impacto ambiental. Pero ello hace indispensable que los capitalinos seamos conscientes de que racionalizar el uso de un bien público, implica sacrificar en alguna medida el interés privado, a riesgo de seguir siendo presa fácil del oportunismo, que todo hace y nada resuelve.