

Estimados Mtro. Bernardo Baranda y Mtra. Adriana Lobo

Ante los graves problemas de sustentabilidad, equidad y calidad que a diario millones de personas padecemos al trasladarnos en la Ciudad de México, valoramos el trabajo del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP) y el Centro de Transporte Sustentable EMBARQ México (CTSEMBARQ) para impulsar una mejor movilidad en la ciudad. Su asesoría técnica a Ecobici, EcoParq y Metrobús han sido indispensables para su éxito.

Dada la credibilidad de las instituciones que ustedes dirigen, nos ha sorprendido y extrañado la nominación que han propuesto para que el Gobierno del Distrito Federal reciba el premio Sustainable Transport Award 2013.

Es cierto que los proyectos mencionados tienen sus grandes méritos, e incluso ha resultado entendible que ustedes promovieran su premiación internacional, como sucedió con la condecoración que otorgó en 2009 la Universidad de Harvard al Metrobús por considerarlo “el mejor proyecto replicable que mejora la calidad de vida y el ambiente”.

Sin embargo, estos proyectos del Gobierno del Distrito Federal (GDF) han sido casos aislados dentro de una política de movilidad que en su conjunto ha mostrado graves incongruencias e inclusive retrocesos que han sido ya señalados por activistas y expertos de sus organizaciones, de instituciones académicas y de organismos internacionales. Esta inconsistencia, que revela una deficiente política de movilidad, consideramos que no debería ser premiada ni servir como ejemplo para otros gobiernos y ciudades.

Primero, reprobamos la construcción de la autopista urbana que comprende el Segundo Piso del Periférico como extensión al Viaducto Bicentenario. Esta infraestructura, que a lo largo de 43 kilómetros se ha construido sobre espacios públicos, patrimonio cultural, áreas verdes y arbolado, sólo incentivará el crecimiento de la mancha urbana y un uso intensivo del automóvil. Además, esta construcción no es sustentable porque generará presión urbana sobre el Sur y Sur Poniente de la ciudad, precisamente donde se localiza el suelo de conservación y las áreas naturales más sensibles de la ciudad.

Segundo, en el diseño y construcción de la Supervía que pretende conectar Santa Fe con el Periférico, el Gobierno del Distrito Federal ha violado los derechos de información, consulta y participación ciudadana, sin atender a la recomendación 1/2011 de la Comisión de Derechos Humanos del DF. El Gobierno también ha demostrado su cara autoritaria al expropiar casas y reprimir con la fuerza pública la resistencia pacífica contra esta obra.

Finalmente y a pesar de estar en proceso de litigio en tribunales locales y federales, nuevamente sin consulta ni estudios técnicos, el Gobierno ha ampliado el Título de Concesión para añadir otro 30 por ciento a la extensión de la obra.

Tercero, estas obras son contrarias a los principios que ITDP y CTS-EMBARQ promueven en sus documentos, en especial su reciente reporte “Vida y muerte de las autopistas urbanas”. Incluso, son incongruentes con políticas urbanas de ciudades que han ganado el mismo premio como Bogotá, Seúl y San Francisco. Es decir, estas ciudades desecharon la construcción de autopistas urbanas y supervías, e incluso dos de ellas las demolieron.

Cuarto, en junio pasado ustedes presentaron a los candidatos al Gobierno del Distrito Federal y a las autoridades del Estado de México los “Acuerdos para la Movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México”, en los que enumeran todas las acciones que son necesarias para mejorar el transporte público y generar sistemas integrados, reducir los tiempos de traslado, disminuir el número de muertes y lesionados por accidentes viales, recuperar los espacios públicos, desalentar el uso del automóvil, estimular masivamente la movilidad no motorizada y frenar la expansión de la mancha urbana, entre otros objetivos que garantizarían el desarrollo sustentable de esta ciudad.

No nos cabe duda que si un gobierno se planteara estos objetivos dentro de una política de movilidad y demostrara resultados, merecería un reconocimiento internacional.

Desafortunadamente, eso no lo percibimos en la política del Gobierno del Distrito Federal, que además incumplió promesas de infraestructura ciclista y de transporte público, otorga licencias de conducir sin aplicar exámenes de manejo, ha autorizado la circulación de motocicletas en vías rápidas y promovido megaproyectos poco respetuosos del medio ambiente como la Biometrópolis y el acuario de Xochimilco.

A nuestro parecer, iniciativas como Ecobici, EcoParq, Metrobús y la nueva línea del Metro no compensan las políticas y proyectos incongruentes. Otros problemas son la dudable división de los ingresos de EcoParq, en perjuicio de la ciudad; la cobertura geográfica de EcoBici y su concentración en zonas de altos ingresos, que contrastan con la nula construcción de infraestructura ciclista en áreas de alto uso como Iztapalapa o Xochimilco; y el trato diferencial a ciertas colonias de la ciudad, algunas de las cuales tendrán Metro subterráneo, pero otras lo tendrán por encima de sus casas.

Es por los anteriores motivos que disentimos y nos extraña la nominación del Gobierno del Distrito Federal al Sustainable Transport Award 2013. Aunque la

propuesta incluya matices acerca del impacto negativo de las autopistas urbanas, la simple nominación puede ser utilizada por el Gobierno del DF como propaganda política para justificar y maquillar de “verde” las obras de transporte y desarrollo urbano ya mencionadas.

Confiamos en que tras este diferendo, el ITDP y el CTS-EMBARQ, como organizaciones de la sociedad civil, buscarán defender el interés público de nuestra Ciudad y que las acciones de gobierno correspondan a las políticas de movilidad integral, bajo los más altos estándares éticos y defensa de los principios de sustentabilidad.

Atentamente,

Sergio Aguayo, Lucía Almeida, Ivan Azuara, Cristina Barros, Areli Carreón, Alejandro Calvillo, Exequiel Ezcurra, Luis Fernando García, Daniel Hiernaux, Andrés Lajous, Marisa Mazari Hiriart, Aurora Loyo, Gerardo Moncada, Olga Murguia, Emilio Pradilla Cobos, Margarita Pérez Negrete, Iñigo Prieto, Bernardo Padrón, Mónica Tapia A. y Luis Zambrano