

**BAJAAAN...****Roberto REMES TELLO DE MENESES**

@GoberRemes

San Pedro y el gallo

Según cuenta el Evangelio, Cristo anticipó a Pedro que antes de que un gallo cantara lo habría negado tres veces. Algo así ocurrió con Miguel Ángel Mancera y la nueva Ley de Movilidad que establece por primera vez una "pirámide de la movilidad", que en teoría pone al peatón en la máxima prioridad de las políticas públicas y al auto en el último lugar.

1. Al día siguiente de la promulgación de la Ley, el jefe de Gobierno anunció un acuerdo sobre el transporte de carga, que asegura que los vehículos pesados no estorben a los autos en Periférico y Circuito Interior, y mejor circulen por las laterales y vías alternas semaforizadas, donde elevan el riesgo para peatones y de paso los cubren de humo.

2. Dos días después de la promulgación, Mancera anunció un programa de cruceros seguros que está basado en la estrategia de instalar rejas baratas para "contener a los peatones" y que los autos sigan siendo los reyes de la calle.

3. Nueve días después, publica en la Gaceta Oficial un convenio con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante el cual nos enteramos de los planes para que los peatones de las calles Vasco de Quiroga y Camino Real a Toluca transiten ahora en un túnel de facto, bajo la sombra de un segundo y tercer pisos del mismo tamaño que la vialidad: gráficamente Mancera invirtió la pirámide, arriba el auto, en medio el transporte público y hasta abajo, escondido, vulnerable y humillado, el peatón.

El equipo de Mancera, y él mismo, no sólo no entendieron el concepto "pirámide de la movilidad", tampoco tuvieron la curiosidad de revisar el tamaño de la vialidad por la que pretenden pasen el tren a Toluca y la autopista urbana a Santa Fe. La mediocridad tampoco les dio para definir una estrategia integral de mejora del triángulo Santa Fe-Observatorio-Chapultepec.

Tampoco notaron otro detalle: llevan casi cinco meses asegurando que las fallas de la Línea 12 se deben a curvas con radios menores a 200 metros y a curvas en forma de S. Basta con observar el trazo de Vasco de Quiroga para saber que el tren a Toluca se enfrentará a ambos fenómenos en varias ocasiones.

No son los únicos culpables, en la SCT también creen que el tren cabe en la angosta calle de Vasco de Quiroga y Camino Real a Toluca.

De los 6.7 kilómetros que hay de la Glorieta de Vasco de Quiroga al Periférico, en 3.9 kilómetros prevalece un ancho de calle menor a los 20 metros, siendo 16 el dominante y pudiendo llegar a sólo 10 cerca de la glorieta. El viaducto del tren medirá al menos 9 metros de ancho, el de la autopista 15, lo que implica que abarcará la totalidad de la vía a una altura similar a las construcciones de la zona, que tendrán noche permanente.

Entre el Santa Fe moderno y Observatorio se harán alrededor de seis minutos en tren; en automóvil, hasta Periférico, ocho minutos; una idea demasiado seductora. Sin embargo, los que vivan en medio, en el Santa

Continúa en siguiente hoja

El equipo de Mancera, y él mismo, no (...) tuvieron la curiosidad de revisar el tamaño de la vialidad por la que pretenden pasen el tren a Toluca y la autopista urbana a Santa Fe



Fecha 28.07.2014	Sección País	Página 14
---------------------	-----------------	--------------

Fe popular, no recibirán ningún beneficio y sí todos los perjuicios tanto del proceso de obra como de la obra terminada. Automovilistas y pasajeros del tren creerán que no hay pobres en medio, pero debajo subirá la delincuencia, bajarán las ventas y ni siquiera habrá menos tráfico porque las columnas harán irregular el espacio de circulación inferior, como lo han hecho otros proyectos similares.

No sólo me opongo a la autopista urbana que propone el jefe de Gobierno del Distrito Federal. Me opongo al paso del tren por una calle angosta como Vasco de Quiroga. Sólo hay dos alternativas si no quieren enterrar el tren: ir en paralelo al lecho del Río Tacubaya (y rescatarlo) o ir por Constituyentes.

¿Por qué todas las alternativas para beneficiar a unos se basan en aplastar a otros? ¿Por qué tenemos que estar discutiendo políticas dirigidas sólo al 5% más rico de la población? ¿Por qué hacemos transporte público que evita el uso del auto y en paralelo le ponemos infraestructura que lo incentiva?

Mientras completo este artículo me llega la imagen de Miguel Ángel Mancera inaugurando un centro de educación vial: los triciclos tienen preferencia de paso y los niños a pie deben subir un puente de cinco metros para cruzar un solo carril. El mismo paradigma de siempre.

Canta el gallo, pero a diferencia del apóstol, Mancera no llora ni se arrepiente. Eso costará vidas humanas, calidad de vida, productividad. ☹