

INTERESES PRIVADOS VS INTERÉS PÚBLICO

EL CASO DE LAS VIALIDAD EN LA CIUDAD DE SLP



M.C. LUZ MARÍA NIETO CARAVEO

Profesora Investigadora de la UASLP

Lmnieto@uaslp.mx

Publicado en Pulso, Diario de San Luis

Sección Ideas, Pág. 4a del jueves 14 de febrero de 2002

San Luis Potosí, México.

URL: <http://ambiental.uaslp.mx/docs/LMNC-AP020214.pdf>

Tengo remordimientos por tratar aquí un tema aparentemente tan superficial, tan "urbano" y tan limitado como este asunto de la vialidad de la ciudad de San Luis Potosí y sus alrededores, porque todos tenemos problemas mucho más importantes. En medio de cosas tan graves como la creciente inequidad económica, política y cultural en que sobrevivimos, la injusticia generalizada y los "ajustes" fiscales, tarifarios y demás que padecemos últimamente, les decía, me siento un poco extraña por estar pensando en quejarme de la forma como cada quien decide lo que más le parece ante la ausencia ya francamente preocupante de una política pública municipal de regulación vial y de uso del suelo, así como de instrumentos reales para su puesta en marcha. Pero también me parece que este tema es una excelente manera de mostrar cómo los intereses privados prevalecen cada vez más por encima de aquello que ¿antes? se llamaba el "interés público". Así que este asunto de la vialidad es sólo un pequeño y casi trivial ejemplo de lo que ocurre a otras escalas, pero por la misma razón muy ilustrativo.

CASO 1

La ciudad de San Luis Potosí tiene un Libramiento Sur de cuatro carriles. A través de él se trata de desahogar el tráfico que pasa por San Luis y que se desplaza entre Guadalajara en el Suroeste, y Monterrey (al Norte) y Tampico (hacia el Este). Durante muchos años el único semáforo que padecemos fue el que está casi en la Zona Industrial, al Este de la ciudad. Luego colocaron el segundo, justamente en la entrada Sur. Pero hace un par de meses colocaron un tercero cuyo principal

objetivo, obviamente, es facilitar el tránsito por la recién abierta Avenida Chapultepec, que lleva directamente a un núcleo comercial de alto poder adquisitivo donde están recién abiertos dos grandes tiendas de ventas: Cotsco, y Sam's. En la esquina de ese semáforo hay además de varios "topes", un carril de desaceleración, un carril de salida para Ave. Chapultepec, boyas señalando los carriles, aunque claro, por lo demás sigue faltando señalización. Es muy obvio que este semáforo hace más fáciles las cosas para los camiones que deben entregar mercancía en los centros comerciales, así como el tráfico desde y hacia las nuevas zonas residenciales del suroeste de la ciudad.

Por supuesto que ese semáforo no está tan mal en sí mismo, sino en el contexto de lo que ocurre en el resto del Libramiento Sur, donde hay por lo menos dos zonas críticas que hubieran requerido por lo menos el mismo nivel de atención e infraestructura: el paso de la comunidad de Tierra Blanca y el cruce con la Avenida Salk. En el primer punto se colocaron hace tiempo algunos señalamientos para bajar velocidad y varias patrullas para "vigilar" el cumplimiento de las señales. Hace poco colocaron tremendos "topes"; pero durante varios años, pese a los atropellamientos y otros accidentes, no se tomó ninguna otra medida precautoria. El segundo punto es una zona de muchísimo tráfico, justo donde entronca con la Avenida Salk, cerca del puente del ferrocarril. Ahí hay una gran cantidad de tráfico vehicular y peatonal, incluyendo autobuses urbanos de pasajeros. No hay semáforo, no hay carriles de aceleración, de salida, entrada, etc. ni siquiera una sección pavimentada que permita atravesar el Libramiento Sur. La Avenida Salk tiene muchísimo más tráfico que la Avenida Chapultepec, tiene mayor densidad de población tanto al norte como al sur del Libramiento pero... ¿Tiene suficiente infraestructura?

OTROS CASOS

Tengo otros casos en la mente, pero desafortunadamente, para variar, se me terminó el espacio. Por ejemplo, el nuevo fraccionamiento Villa Antigua modificó los carriles de acceso a la Colonia Universitaria, también por el sur. Si usted viene por una noche de lluvia entrando desde el Libramiento Sur, le aviso que simplemente se le desaparecerá un carril y tendrá que frenar frente a un camellón que aparece repentinamente. La anchura de los carriles se disminuyó para permitir la creación de un tercer carril de ingreso y salida al fraccionamiento. Y todo esto ocurre justo en el punto donde se entronca con la Avenida Manuel J. Clouthier (que se supone desahoga el tráfico hacia afuera de la ciudad y hacia el Sur). O veamos lo que ocurre justo enfrente y dentro de la Gasolinera González Dávalos, cerca de la Zona Universitaria. Lo que debería ser una lateral es el patio de servicio de la gasolinera, donde cada quien escoge el sentido como quiere circular, y por supuesto, la velocidad. Mejor ya ni me meto con la forma como cada quien se las arregla para atravesar la Ave. Salvador Nava.

También me hubiera gustado describir con más detalle los problemas en otros rumbos de la ciudad (el de la Avenida Muñoz con el crecimiento de los fraccionamientos al norte; el caos vial en el centro con los estacionamientos en doble fila a todas horas, los problemas en otros puntos del periférico). Y podría poner otros donde el problema es competencia de la federación. ¿Ha notado que el puente que pasa por arriba del Libramiento Oriente -de cuota-, cuando usted va por la carretera 57 a unos 25 km de la ciudad, de pronto se convierte en carretera de un sólo carril cuando debería continuar siendo de dos? ¿Quién permitió que la compañía privada que construyó ese puente, por encima del acceso al Libramiento Oriente, dejara sólo un carril? Y así podría seguir, porque tanto las carreteras de cuota como las carreteras libres de México están llenas de ejemplos por el estilo.

PREGUNTAS

Podría continuar quejándome, pero más bien tengo preguntas. ¿Porqué ha tenido prioridad el semáforo de la Avenida Chapultepec y no se ha tomado ninguna medida a fondo para resolver los otros dos casos críticos sobre el Libramiento Sur? ¿A quienes se facilitan las cosas en el primer caso y a quiénes se les dificulta en los otros dos? ¿A quién se transfieren los costos económicos y sociales de la mala regulación vial-urbana y la pésima infraestructura? ¿Quién paga las consecuencias al fin y al cabo? ¿De quién son los beneficios? Creo que si respondemos a estas preguntas notaremos cuáles son los intereses que están prevaleciendo.

¿Hay alguien dispuesto a vigilar el interés público, es decir, el interés de los ciudadanos en general, por encima de los intereses privados? No es que éstos últimos sean "malos" en sí mismos -porque todos los tenemos- es simplemente que las normas mínimas de convivencia democrática exigen que los primeros estén por encima de los segundos. Todos los fraccionamientos deberían tener su infraestructura vial para entrar y salir... pero ¿Es así? Si todos nos ponemos a construir la nuestra (ante la falta de infraestructura generalizada) ¿Quién nos va a decir si afectamos o no a nuestros vecinos? Si los vecinos de Tierra Blanca se ponen a construir su propia solución para entrar y salir a su comunidad ¿Se les permitirá afectar los intereses de quienes pasan por el Libramiento Sur?

Cuando el encargado de cuidar el interés público frente a los intereses privados no hace su trabajo... ¿Quién lo hará? ¿Cada uno por su cuenta? Si la respuesta a esta última pregunta es "no"... el vacío es evidente. Si la respuesta es "sí" entonces problemas más graves todavía están por llegar.



Visita la página de la **Agenda Ambiental**
de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí

<http://ambiental.uaslp.mx/>