

Supervía: ¿el Waterloo de Marcelo?

Sergio Aguayo Quezada y
Alberto Serdán

Reforma
05 de diciembre de 2010

La Supervía Poniente es la obra más controvertida, polémica y políticamente riesgosa emprendida por Marcelo Ebrard. Puede convertirse en un obstáculo importante a sus aspiraciones presidenciales porque contradice las tesis rectoras de su gobierno, porque mantiene información fundamental en la oscuridad, porque abre espacios legales a la especulación urbanística y porque al violar el derecho ciudadano a la información y a la participación ha radicalizado la oposición de vecinos afectados agrupados en el Frente Amplio contra la Supervía.

Lo negativo ensombrece aquellos aspectos en los cuales la Supervía es ejemplo para otras obras públicas: la creación de un Fondo Ambiental Público, la inclusión de un transporte público a una vía rápida y el establecimiento de 1 por ciento de los ingresos por cuota para cuidar el medio ambiente.

Éstas son las conclusiones de una investigación de meses durante los cuales revisamos la evidencia disponible, entrevistamos a opositores y nos aprovechamos de la notable apertura del Gobierno del Distrito Federal, que respondió un amplio cuestionario por escrito.

Las finanzas de la Supervía

La primera autopista privada de cuota en la capital ha sido cuestionada acertadamente por ser un negocio que dejará grandes utilidades a la Controladora Vía Rápida Poetas, consorcio integrado a partes iguales por la empresa española OHL Concesiones México y el Grupo Copri y la Constructora Atco.

El flujo de caja para la Supervía Poniente es parte integral del Título de Concesión; el GDF les garantiza una tasa interna de retorno de 10 por ciento anual real durante 30 años. Las ganancias seguras ascienden a 44 mil 668 millones de pesos.

El ingreso está asegurado porque la cláusula decimosexta del Título establece que la duración de la concesión "será prorrogada (...) si por cualquier causa al término de dicho plazo la Concesionaria no ha recuperado su Inversión total y obtenido la TIR del Proyecto". Si uno toma las estimaciones oficiales sobre el tráfico, la duración de la concesión tendrá que aumentarse a 33 años tan sólo para recuperar la inversión.

Hay indicios de que las ganancias serán superiores. Según conocedores del negocio de las carreteras la utilidad (TIR) en este tipo de construcciones ronda

entre 15 y 18 por ciento anual, un porcentaje que coincide con un criterio utilizado en los informes financieros de la empresa OHL, que hace inversiones con una rentabilidad mínima de 15 por ciento. A esta cifra deben añadirse las utilidades que obtiene la empresa por la construcción y operación de obras. Es decir, una parte de los 33 mil 892 millones de pesos que invertirá y gastará durante los 30 años son ganancias para las empresas.

Fue imposible ir más allá porque el GDF se rehusó a entregar los anexos 10 y 21 del Título de Concesión solicitados por Mónica Tapia, una opositora de la Supervía. Se trata del "Plan económico financiero" y de la "Recuperación de la inversión total y de la TIR del proyecto", respectivamente. La razón dada por la autoridad capitalina fue que la Controladora solicitó al GDF que "se diera tratamiento de información confidencial" a esos documentos "en virtud de que contiene información que podría afectar su patrimonio".

Otras utilidades provienen de la revalorización de terrenos cercanos a las vialidades construidas. Existe evidencia directa e indirecta de que la Supervía sí podría acelerar la especulación con los bosques del surponiente, un área estratégica para la sustentabilidad de la ciudad y, principalmente, para la recarga del acuífero.

Estaría, en primerísimo lugar, esa sólida tradición de especulación urbana hecha posible por la búsqueda de ganancias rápidas y la corrupción oficial. El llamado *Regente de Hierro*, Ernesto P. Uruchurtu, informó el 12 de agosto de 1965 que "no se permitiría ningún fraccionamiento más en el Distrito Federal" porque la perforación de pozos para nuevos fraccionamientos acelerarían el hundimiento de la Ciudad de México. Un año después dejó el cargo y la mancha urbana se extendió incontenible por el Valle del Anáhuac.

Con la alternancia creció la corrupción y la capital se ha sumado al saqueo urbanístico-ambiental del México del siglo XXI. En 1997 la izquierda arrasó en la capital y una de las primeras decisiones de la entonces flamante Asamblea Legislativa fue aprobar el Plan Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuajimalpa de Morelos (PDDU-C). El propósito era "establecer un estricto control" y "evitar el poblamiento en las áreas naturales protegidas". El Sol Azteca le puso números a su compromiso ambiental: pasara lo que pasase, 80 por ciento de la superficie de Cuajimalpa seguiría siendo suelo de conservación. No cumplieron. Cuando el PRD entregó esa delegación al PAN, en 2009, las tierras de preservación ecológica se habían reducido a 65 por ciento.

Las tribus del PRD y el gobierno de Ebrard han sido incapaces de frenar el saqueo ambiental. En marzo de este año el contralor general del GDF, Ricardo García Sáinz, reconoció que en Cuajimalpa y en la ciudad hay complicidades entre funcionarios y empresarios que han generado cambios en los usos del suelo. Con la contundencia que lo caracteriza resumió la situación en una frase: "vivimos en un régimen de corrupción que no podemos negar, con venta de

protección, pero, sobre todo, omisiones" (*Reforma*, 9 de marzo de 2010).

Es por tanto lógico pensar que la Supervía permitirá grandes negocios inmobiliarios. Cuando le preguntamos al GDF: ¿cuántas casas se construirán por el atractivo de estar junto a la Supervía?, su respuesta fue "ninguna" y lo puso en negritas para enfatizar el argumento. Tanta certidumbre la apuntalan con dos tesis: "el proyecto autorizado no está asociado (a) ningún desarrollo inmobiliario" y será una vía confinada y cerrada en "las zonas exteriores" lo que impedirá que "vialidades secundarias y locales tengan acceso".

El pasado inmediato y el Título de Concesión los contradicen. Cuando Andrés Manuel López Obrador construyó los Puentes de los Poetas las empresas Copri y Atco edificaron el fraccionamiento Cumbres de Santa Fe ("el desarrollo inmobiliario más importante de la ciudad", según su publicidad) en 86 hectáreas de suelo de conservación aunque, eso sí, prometieron que 35 "se conservarán en completo estado natural". Ahora que dichas inmobiliarias son socias en la Supervía, ¿renunciarán a construir nuevos fraccionamientos como asegura el GDF?

Lo dudamos, porque en la cláusula decimoctava del Título el GDF les abre un boquete por el cual podrán meterse. La Controladora "podrá realizar y presentar" al GDF los "estudios necesarios para evaluar la conveniencia de ampliar la Vía mediante la incorporación de tramos adicionales o derivaciones que puedan beneficiar el tránsito vehicular de la zona". En otras palabras, la Controladora sí podrá construir nuevos accesos lo cual elevaría considerablemente el valor de terrenos cercanos a la Supervía que probablemente ya sean de su propiedad.

El medio ambiente y el sur de la ciudad

Pese a lo declarado por el GDF, la Supervía sí afectará el ambiente.

En la Manifestación de Impacto Ambiental (parte del Título) se asegura que el ambiente se beneficiará porque se "reducirá el tráfico", lo cual llevará a que dejen de emitirse hasta 71 mil 124 toneladas de CO₂ (óxido de carbono IV). La afirmación es absurda pues según la experiencia internacional este tipo de construcciones alientan el transporte privado. Cuando le preguntamos al GDF en qué ciudades del mundo las autopistas urbanas habían reducido el tráfico en el mediano y largo plazos reconoció que "no ha sido posible encontrar estudios de caso que con base en evidencia sólida, permitan llegar a una conclusión al respecto".

De acuerdo con cifras oficiales aumentará el tráfico en cantidades que varían según documentos del GDF.

Ese tráfico tendrá consecuencias positivas y negativas; todo depende del lugar que uno tenga en el mapa urbano. Quienes hayan intentado entrar o salir de Santa

Fe a ciertas horas comprenden la urgencia que tienen de contar con vías de escape de esa ratonera inhóspita y dorada; la Supervía les dará un respiro y aumentará el valor de sus propiedades. Es igualmente natural el rechazo de quienes serán las víctimas en el sur de la ciudad.

En el tipo de impacto influyen las peculiaridades del hábitat. Santa Fe cuenta con anchas avenidas y las decenas de miles de vehículos adicionales entrarán y saldrán con rapidez hasta que en algunos años los frenen los tapones viales. En el sur la Supervía desemboca en el Cerro del Judío y San Jerónimo que se caracterizan por ser una maraña de estrechos callejones, unas cuantas calles y una sola avenida: Luis Cabrera, que ya es insuficiente a ciertas horas.

Por las mañanas y las noches los sinuosos callejones ya se convierten en un hervidero de conductores que buscan acercarse, escaparse o atravesar la versión posmoderna de la tierra prometida: el Periférico Sur. Esta situación se agravará porque la avalancha de nuevos automóviles se encauzará, como lo reconoce el GDF "únicamente por Luis Cabrera". Esta parte del sur está condenada al caos vial ante el cual el GDF reacciona con una negación infantil.

La pregunta 26 del cuestionario es: "¿qué plan tienen para resolver el tráfico que se generará en calles y callejones de San Jerónimo?".

La respuesta del GDF: "sólo se espera que ocurra durante los meses de la construcción de la obra en Luis Cabrera". Lo resolverán con "medidas de mejoramiento y descongestionamiento vial como son el retiro de vehículos abandonados en colonias populares o mal estacionados", con una "adecuación a las curvas entre Magdalena Contreras y Álvaro Obregón" y con el reencarpetamiento de algunas vialidades.

Lo más probable es que las fuerzas de la especulación modifiquen radicalmente el Cerro del Judío y San Jerónimo porque sus bosques y sus aguas son bienes codiciados por quienes, por todo México, medran con el medio ambiente. Es un destino inevitable porque el túnel de la Supervía no lo llevaron hasta el Periférico; termina en donde comienza la zona habitada. Está puesta la mesa para el festín inmobiliario.

La resistencia ciudadana

El impacto se anticipa tan brutal que ha surgido la inconformidad entre vecinos del Cerro del Judío y San Jerónimo, dos comunidades que reflejan la diversidad económica y social de la capital. Su unidad viene del compromiso con el medio ambiente, de la percepción de amenaza al estilo de vida y del malestar causado por el comportamiento gubernamental. Es un enfrentamiento entre David y Goliat que se apreciará mejor con un vistazo al pasado:

El Distrito Federal ha sido la vanguardia de la transición. Por las calles de la

capital han transitado, y en sus edificios han habitado, los protagonistas de las sacudidas sociales más importantes de la segunda mitad del siglo XX: el movimiento de los médicos de 1964-1965, las protestas estudiantiles de 1968, la presentación en sociedad de la sociedad civil después del temblor de 1985 y las protestas por las irregularidades electorales de 1988 y 2006. La capital es la región del país más liberal y progresista y, por lo tanto, ha sido la base de una izquierda que empezó a gobernar en 1977. Todavía ahora sigue siendo lo que Guillermo O'Donnell llama un oasis de "ciudadanía activa y de alta intensidad".

Los gobiernos de izquierda han entregado cuentas desiguales. En lo positivo estaría la tupida, diversificada y eficaz red de protección a los desprotegidos y la ampliación en la protección de derechos. El gobierno encabezado por Marcelo Ebrard se ha comprometido con los derechos humanos impulsado activamente por una amplia red de organismos sociales; el DF es actualmente líder de América Latina en estos temas. También ha crecido el transporte público y se han multiplicado las iniciativas para respetar el medio ambiente. Estos logros indudables son la base principal de la candidatura de Ebrard, quien en una carta a la ciudadanía de noviembre de 2010 asegura en cinco ocasiones que el DF está a la vanguardia.

Una parte del perredismo capitalino mantiene vivos los usos y costumbres del viejo régimen. Hay clientelismo, corporativismo, ineficacia y corrupción. También han preservado y reproducido el autoritario desdén hacia aquellos ciudadanos que se oponen a las decisiones oficiales. Esto último se confirma en el caso de la Supervía y un documento nos basta para demostrarlo.

El 22 de diciembre de 2009 se reunió el Comité del Patrimonio Inmobiliario del GDF para "conocer, opinar, analizar, evaluar y dictaminar los actos jurídicos o administrativos" asociados con la Supervía. La aprobaron por unanimidad ¡en 25 minutos! Cuando le preguntamos al GDF el motivo por el cual no habían dedicado ni media hora para una obra tan importante y simbólica –la primera autopista de cuota en la capital promovida por un gobierno de izquierda– su respuesta fue que dicha sesión había sido el "evento final de un largo proceso de análisis, debate, evaluación, introducción de modificaciones y ajustes en las propuestas y toma concatenada de decisiones". La explicación es lógica y contradice los aspectos más elementales de los protocolos democráticos.

Es incomprensible que no informaran a los vecinos durante el "largo proceso". La primera reunión entre autoridades y vecinos del Cerro del Judío y San Jerónimo se realizó hasta la noche del 5 de abril de 2010 y a las seis de la mañana del día siguiente se plantaron los funcionarios del GDF frente a 51 vecinos de la colonia La Malinche (Cerro del Judío) para informarles que sus casas habían sido expropiadas. A partir de ahí se reactiva y consolida el Frente Amplio contra la Supervía creado en 2008; una heterogénea y poco común coalición de vecinos acomodados de San Jerónimo y habitantes de colonias populares.

El calendario a veces juguetea con las efemérides. El movimiento estudiantil de 1968 se inició el 26 de julio y en una fecha similar, pero de 2010, se presentaron cuadrillas de trabajadores a iniciar la demolición de las casas expropiadas. Los vecinos los frenaron porque iban sin órdenes de demolición e instalaron un plantón en un punto neurálgico para la construcción de la Supervía. Cinco meses después siguen ahí: haciendo guardias las 24 horas del día, reuniéndose cada semana para informar y tomar decisiones y preparándose para celebrar las fiestas navideñas en estado de alerta porque tienen conciencia de que los fines de semana y los periodos vacacionales son propicios para el uso de la fuerza.

Es impresionante la actividad desarrollada por los opositores. Han presentado tres amparos y dos demandas de nulidad apoyándose, sobre todo, en Litiga, un organismo civil especializado en litigio estratégico, difundieron su versión en medios de comunicación y mantuvieron la cohesión del movimiento. Su causa ha sido arropada por especialistas en urbanismo y medio ambiente, por 50 organismos civiles y por diputados de diversos partidos (la excepción ha sido el Verde Ecologista cuyos intereses, ya lo sabemos, no incluyen al medio ambiente). Una ausencia notable es la de Andrés Manuel López Obrador, quien después de enviar una tibia carta se ha hecho el desentendido.

La diversidad del Frente se ejemplifica con dos de sus dirigentes. Una figura representativa de San Jerónimo es Cristina Barros, una combativa y distinguida dama de cabello blanco y ojo claro quien, por ser hija del ex rector Javier Barros Sierra, recibió la medalla Belisario Domínguez *post mortem* para su padre hace unas semanas. Rafael Martínez es un articulado dirigente del Cerro del Judío apegado a su barrio porque hizo a mano con su familia los adobes para construir su casa. La identidad de los diversos se ha logrado en torno a tres líneas discursivas.

1. La bandera ambiental que ya es un referente para una multitud de grupos que por todo el país expresan su insatisfacción con el capitalismo depredador.
2. Los efectos negativos que se perciben de manera diferente. Entre los vecinos acomodados de San Jerónimo la preocupación gira en la preservación de la calidad de vida que trastocará el alud de vehículos. Los habitantes del Cerro del Judío tienen motivaciones que verbaliza Rafael Martínez: "esta zona va a cambiar con la Supervía; se va a convertir en otro Santa Fe que es para puros ricos... cuando termine la obra llegarán las inmobiliarias a construir edificios y nos botarán como tapones de nuestras tierras. Peleamos por permanecer aquí porque, además, los pobres ya no tenemos a dónde ir en el DF".
3. El sentimiento de agravio por el maltrato recibido de un gobierno que ni les informa ni quiere dialogar con ellos.

En efecto, el GDF se rehúsa a dialogar con ellos y lo justifica diciendo que el

Frente tiene una "postura por decir lo menos, beligerante y agresiva. Existe por supuesto prueba documental de este dicho". Es cierto. En el Frente no tienen buena opinión de Marcelo y piensan que la Supervía es un negocio que financiará la campaña de Ebrard a la Presidencia.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal ha intentado fungir como mediador en el conflicto. En una conversación con los autores, su presidente, Luis González Placencia, expresó su preocupación por la polarización entre ellos.

La pregunta 12 del cuestionario dice: "¿por qué se oponen a participar en foros como los organizados" por el Frente Amplio en la sede de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal?

Respuesta: "...nuestra experiencia es que los grupos opositores por lo general, no requieren promoción gubernamental para su participación en la discusión, análisis, debate e idealmente, la construcción de acuerdos; la Supervía no ha sido, ni es excepción".

El GDF está plantado en el lacónico "la Supervía va", frase que recuerda el principio de autoridad del viejo régimen, y ha hecho todo lo posible por dividir, acabar y desprestigiar al Frente. Una razón para su intransigencia es que en el hipotético caso de que suspendiera la obra posiblemente enfrentaría un juicio legal porque la cláusula vigésima del Título de Concesión protege a los inversionistas y condena al GDF a cubrir los costos de la inversión y hasta de la ganancia estimada.

Hasta ahora el Frente Amplio se mantiene firme y con la moral en alto y pese al tiempo que lleva en plantón se ve dispuesto a seguir el tiempo que sea necesario. Las semanas y los meses corren este tipo de protestas porque las va metiendo en el rincón de los tiliches arrumbados y olvidados. El calendario político les da una cierta esperanza, porque Marcelo quiere ser Presidente y porque viene la batalla por la capital.

El PRD la tiene difícil en el DF. En 2007 sus intenciones de voto en la capital eran de 44 por ciento y en 2010 de 22 por ciento (*Reforma*, 26 de junio de 2010). La caída de 22 puntos ha despertado el apetito del PAN y el PRI que ven posible arrebatarse la joya de su abollada corona. Si llegaran a aliarse, la catástrofe para el perredismo será mayúscula. La oposición a la Supervía podría recibir apoyos inesperados.

Nada está escrito. Es posible que Ebrard salga airoso de este reto, pero también puede ser que la Supervía se convierta en su Waterloo si el Frente Amplio logra superar sus limitaciones y se convierte en catalizador y referente de una movilización más extensa. Su atractiva diversidad es también su debilidad. Su cohesión nace de centrarse en un solo tema, pero eso mismo les impide ampliar su agenda para llegar a alianzas más profundas. Después de todo, el problema de

fondo está en las dificultades que tiene la ciudadanía para participar más activamente en los asuntos públicos.

Esa limitación es frecuente en la mayoría de los movimientos que se enfrentan a la especulación urbana. Su posibilidad de trascender dependerá de que enganchen sus casos al debate sobre el proyecto de ciudad y país y el papel que tiene la participación ciudadana en la vigilancia de los gobiernos locales.

La contradicción fundamental de la Supervía se aprecia en un detalle aparentemente menor pero altamente ilustrativo: el Puente de los Poetas fue construido por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador y no tiene banquetas para los peatones. Ese maltrato a los pobres simboliza la capitulación de los gobiernos de todos los signos a los miles de "desarrolladores" que imponen la lógica de la ganancia rápida y se desentienden de las consecuencias negativas para el bien común. Pueden hacerlo porque los movimientos ciudadanos no han logrado vincular las causas inmediatas a la lucha por hacer que la democracia y la alternancia estén al servicio de las mayorías. La polarización y el debate sobre la Supervía desembocan, en el último de los casos, en una sola pregunta: ¿en qué lado de la ecuación están ubicados el PRD, Andrés Manuel y Marcelo?

El cuestionario

El GDF nos dio una amplia explicación sobre la controvertida Supervía Poniente. Cuando ya teníamos avanzada la investigación sostuvimos, el 2 de septiembre, una reunión de tres horas con los funcionarios responsables del proyecto. Aun cuando íbamos en representación de Propuesta Cívica, organismo civil opuesto a la Supervía, estuvieron de acuerdo con que lo ahí discutido sería utilizado para este texto publicado en *Reforma* . Con base en ese encuentro elaboramos un cuestionario escrito con 27 preguntas que, previa autorización del subsecretario Héctor Hernández Llamas, utilizamos a lo largo del texto y que incluimos completo en www.propuestacivica.org.mx www.sergioaguayo.org y <http://alserdan.blogspot.com>

www.sergioaguayo.org



* * * * *