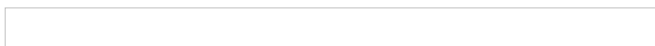


Supervía poniente: los desplazados

 contralinea.com.mx/archivo-revista/2010/07/11/supervia-poniente-los-desplazados

Contralínea admn

11 de julio de 2010



Las expropiaciones para construir la vía de cobro que conectaría Santa Fe –la zona más acaudalada de la ciudad de México– con el Periférico Sur trastocan la vida de una comunidad y desmiembran familias enteras. Para el gobierno capitalino, sólo son 126 afectados: los directamente expropiados. Sin embargo, deja en la incertidumbre a miles más que también serán despojados

Elva Mendoza / Edgar Guzmán / Rubén Darío Betancourt, fotos / Tercera parte



Para llegar a la Barranca La Malinche, por donde corre un estrecho río de aguas negras, cuyo caudal divide la delegación Álvaro Obregón de Magdalena Contreras, hay que ir cuesta arriba, sobre los escombros; sortear los restos de las casas que se erigían entre las calles irregulares y que ahora yacen desparramadas en el paisaje. Se debe caminar sobre los cascajos de las casas de Pedro Ramírez, Feliciano Sánchez, Teresa Ramírez, Luciano Velasco, Josefina Pozos, que fueron expropiadas el 6 de abril para abrirle paso a una vía de peaje que atravesará el suelo sobre el que construyeron sus historias.

—La Malinche se ha convertido en un panteón. Han derrumbado muchas casas. Como les dijeron que podían quitar varillas, puertas, ventanas, la gente se está llevando todo lo que se puede –dice María de Jesús Zamarripa, religiosa de la capilla que construyó la comunidad y que también recibió notificación de expropiación.

En las calles Andador Mariposas, Andador Durazno, Rosa Norte y Rosa Sur, de la delegación La Magdalena Contreras, los dueños de los predios expropiados derriban puertas y ventanas de lo que fue su hogar. Rescatan todo aquello que tenga la posibilidad de reutilizarse.

—Estas casas, para la millonada que van a sacar las compañías con la construcción de la Supervía, son basura; por eso nos dijeron que nos llevemos lo que podamos –dice Pedro Ramírez, desde los restos de su casa, ubicada en el Andador Durazno número tres.

Luego de que el Gobierno del Distrito Federal (GDF) decretara el 22 de marzo en el *Diario Oficial del Distrito Federal (DODF)* la “utilidad pública” de un sistema vial de túneles y puentes de peaje, cuyo tendido hace “necesaria” la expropiación de cinco poligonales para

la construcción y el funcionamiento de la vialidad, 126 propietarios fueron notificados para abandonar sus casas.

El decreto de expropiación, publicado en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)* en abril, no especifica colonias, calles o números. Los vecinos se enteraron de que sus predios estaban dentro de alguna poligonal cuando llegaron las notificaciones a sus puertas.

—La gente sufrió el impacto sorpresivo de la notificación de expropiación. El gobierno no sabe todos los dramas que generó al interior de las familias —señala María de Jesús.

Fue el 6 de abril a las nueve de la mañana cuando Feliciano Sánchez, de 59 años, recibió el fajo de hojas. Cayó enferma. Cuando se le pregunta su padecimiento, duda. Se aferra a la manija del zaguán rojo, se balancea y con las lágrimas a medio salir contesta: “De tristeza”.

Luego de ser notificados para desalojar su casa debido a la construcción del sistema vial que conectará Santa Fe con el Sur de la ciudad, Feliciano y su esposo Luciano Velasco firmaron el amparo 605/2010 contra la Supervía. Decidieron resistir.

Dos meses después, Luciano relata que ya están en negociaciones: “Ha sido difícil, el gobierno va minando”, dice el hombre de 59 años y cabello blanquecino. Para él, el movimiento en contra de la vialidad ha perdido fuerza, lo ve en las asambleas donde hay menos personas de las que había al principio.



Don Luciano cuenta que decidieron esperar para negociar la indemnización porque querían ver si se paraba la obra. “Ya qué nos queda. No se va a detener”, dice, siempre inmóvil en el filo del zaguán.

La casa de Feliciano y su esposo Luciano Velasco, ubicada en Rosa Norte, 18, de la colonia La Malinche en la delegación La Magdalena Contreras, está entre casas deshabitadas, polvo y escombros. El sonido de los mazos le entra por las ventanas.

“Estamos contribuyendo directamente a la demolición”, dice con ironía el antiguo propietario de la casa marcada con el número 12 de la misma calle, mientras intenta quitar, a fuerza de golpes, los marcos de las ventanas. Llevaba 15 años viviendo ahí. Todavía no sabe a dónde va: “Estamos viendo; todo está ocupado”.

Cuando a Teresa Ramírez la visitó un hombre acompañado por una veintena de granaderos para avisarle que la vía con “utilidad pública” pasaría por su casa, dejó de dormir y comenzó a llorar. “No duerme uno por estar pensando que de la noche a la mañana se va quedar sin casa”, explica.



En cada uno de los predios ubicados en las delegaciones La Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, habitaban en su mayoría entre cuatro y ocho familias. “Vivimos varias familias en el mismo predio. A dónde nos vamos a ir”, ilustran los vecinos.

En la casa de Pedro Ramírez, habitaron cuatro familias. Se repartieron entre todos el dinero de la indemnización: “Con lo que dieron, es imposible comprarse un terreno en la ciudad”, reflexiona. Su familia se separó: unos fueron a Veracruz, su lugar de origen; dos compraron terrenos en el Estado de México y en el Ajusco, y otros se quedaron a rentar en la colonia El Tanque.

—Tuvimos que aceptar la indemnización, porque si no nos iban a hacer lo mismo que a los de Luz y Fuerza. Ellos nos ofrecían tanto, y si no aceptábamos, nos iban a ofrecer menos, y si no, nos iban a sacar. Y como en todas las familias hay ancianos y niños, preferimos evitar el peligro. Firmamos lo que nos ofrecían —acusa Pedro.

Al respecto, Pablo Fuentes, asesor de la consejera jurídica del Distrito Federal Leticia Bonifaz Alfonso, refiere: “Vamos muy avanzados en las negociaciones. Los vecinos han aceptado las indemnizaciones porque lo que estamos ofreciendo supera por mucho la valuación que ellos hicieron. Nos hemos gastado menos de lo programado”.

Contralínea pidió, a través del Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal, a la Secretaría de Finanzas el monto pagado por concepto de indemnización a los 126 afectados. Aunque la Secretaría asegura contar con la información solicitada, la consideró de acceso restringido en su doble modalidad de reservada y confidencial.

Argumenta la Secretaría, a través del oficio SFDF/SPF/OIP/117/2010: “De darse a conocer la información solicitada se pone en riesgo la vida y la seguridad de las personas indemnizadas... ya que esta información puede funcionar como herramienta para la comisión de diversos delitos, tales como: la extorsión y el secuestro”.

Al pedirle la cifra de su indemnización a Pedro Ramírez, quien vivió por más de 60 años en la casa que hoy derriba, comenta: “A todos los que negociamos se nos dijo que evitáramos revelar la cantidad para no ser secuestrados y poner en peligro a nuestra familia”.

María de Jesús atestigua que el proceso de expropiación ha sido agresivo, brutal y arbitrario contra los afectados. Recalca que la presión ejercida por el gobierno provocó rupturas sociales: “El gobierno desgarró y rompió el tejido familiar y el tejido social en nuestra colonia”.

A decir de la religiosa: “Los notificadores del Gobierno del Distrito Federal le dijeron a cada expropiado, de una manera inhumana, ‘a partir del 6 de abril esta casa ya no es suya, es del gobierno; o recibe el dinero o se queda sin dinero y sin casa’”.

Luis Miguel Cano, codirector de Litiga OLE (Organización de Litigio Estratégico), quien lleva la defensa de los afectados, refiere que la comunidad vive en la incertidumbre por la falta de claridad en el decreto de expropiación, pues hay casas expropiadas en medio de unas que no lo están.

“Nadie ha podido descifrar el decreto y saber realmente cuáles áreas abarcan las cinco poligonales”, comentan integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Poniente, organización vecinal, al referirse a las más de 40 hojas que publicó el GDF con una serie de coordenadas para señalar el área total a incautar.



Ante la opacidad con la que se ha manejado la obra, vecinos de San Jerónimo Lídice, La Malinche, El Tanque, Cerro del Judío, Lomas Quebradas, Cuauhtémoc y San Jerónimo Aculco temen más expropiaciones. “Las autoridades dicen que no habrá más expropiaciones e insisten en que los únicos afectados son los 126 que recibieron notificación”, comentan los colonos.

Samuel Mendoza Bedolla, coordinador de Comunicación Social en la delegación La Magdalena Contreras, asegura que las marchas organizadas por los vecinos no son de personas afectadas: “Los afectados son dos [que todavía no aceptan ser indemnizados]; los que vienen a manifestarse ni son afectados ni son vecinos ni nada”.

Para Octavio Rosas Landa, académico de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la confusión e incertidumbre en la que se encuentran los colonos es parte del procedimiento de despojo y criminalización de la protesta: “Tratan de individualizar un problema que no es de 126, sino de la ciudad en su totalidad”. El objetivo, continúa, es confrontar para impedir la lucha colectiva.

Alrededor de la Supervía poniente se ha gestado un movimiento social de resistencia por la defensa del agua, del medio ambiente, el derecho a la vivienda, a la información y a la participación ciudadana; “una lucha de todos”, afirma el también miembro del Centro de Análisis Social, Información y Formación Popular.

Desde el 10 de abril, los vecinos de La Magdalena Contreras, Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Tlalpan han ejercido su derecho constitucional a manifestarse; sin embargo, han recibido intimidaciones. “La resistencia es fundamental para detener estos proyectos, pero está siendo limitada y amenazada”, reflexiona el académico.

El negarle información a los afectados directos e indirectos sobre el impacto social y ambiental de un proyecto como el de la Supervía crea las condiciones para enfrentar una lucha desigual e inequitativa. A decir de Rosas Landa, “se está mirando a los territorios como áreas vacías, donde la población es sólo una variable. Y no se toma en cuenta cómo los proyectos de esta naturaleza irrumpen en el interior del tejido social”.

A María de Jesús se le acercan los vecinos de La Malinche; confundidos, le comentan que ellos prometieron resistir hasta el final, pero, por miedo a perder “lo poquito que tienen”, ya empezaron a negociar.

—El dolor más fuerte es que ellos tienen que abandonar el patrimonio que desde hace 40 años comenzaron a construir con su propio esfuerzo, ladrillo a ladrillo; dejar eso atrás no es fácil. El GDF realiza propuestas agresivas que lastiman a los más desprotegidos. ¿Por qué no pasó en la zona donde hay dinero, donde hay poderosos? —cuestiona María de Jesús.

La empresa Controladora Vía Rápida Poetas señala, en la *Manifestación de Impacto Ambiental*, que de no llevarse a cabo la obra, “se desaprovecharía la oportunidad de desalojar un poco la zona de Santa Fe... formada por las colonias con los mejores ingresos de la ciudad”.

Para Teresa Ramírez, esa explicación no es suficiente. Tiene su propia opinión: “Ebrard no tiene corazón, no tiene sentimientos a la humanidad porque de la noche a la mañana nos va quitar nuestra casa, que es lo único que tenemos. Lo que está haciendo no es por uno, es por los ricos de Santa Fe”. Teresa no tiene carro, tampoco sus vecinas.

De acuerdo con el Programa de Transporte y Vialidad 2007-2012, sustento jurídico de la Supervía poniente, publicado en la *GODF* en marzo de 2010, los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México realizan el 68 por ciento de los viajes diarios en transporte público, y el 32 por ciento restante, en transporte privado.

Entre los principales proyectos planteados por el GDF en el programa, destacan la continuación del Segundo Piso del Anillo Periférico, la vialidad surponiente y el camino real Santa Fe –52 subprogramas, en su mayoría operados por empresas concesionadas.

Samuel Mendoza Bedolla, coordinador de Comunicación Social de la delegación La Magdalena Contreras, reconoce que la Supervía no beneficiará a los habitantes de esa demarcación: “Sí necesitamos que se mejoren las vialidades; pero esa obra tan grande, más que beneficiar a Contreras, va a beneficiar a los que vienen de Cuajimalpa”.

Daniel Márquez, abogado constitucionalista e investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, explica que el GDF tiene la obligación legal de demostrarle a la gente, con base en estudios técnicos, por qué el tirar su casa va a beneficiar a 1 millón de personas; demostrar no solamente desde el punto de vista de la ingeniería civil que la obra es necesaria, sino que las alternativas posibles son inviables.

En ese contexto, los vecinos han pedido al GDF entregue el proyecto ejecutivo del programa de transporte público que supuestamente tiene contemplado ejecutar con el dinero recaudado por concepto de peaje en la vía, petición que, a decir de los solicitantes, lleva siempre la misma respuesta: “No existe”.

Para Rafael Martínez, vecino de La Malinche, dejar que se construya la vialidad en su colonia es una condena. “Nos condenaríamos a desaparecer, al éxodo. Duele. Nadie tiene derecho a hacernos eso”, exclama y vuelve la mirada a las calles de la colonia.

Son las mismas calles donde Feliciano vendía esquites y raspados, entre árboles de capulín, pera y tejocote en La Malinche. Las calles que sus cinco hijos recorrieron, al igual que los hijos de Teresa Ramírez, para subir La Loma y sembrar los árboles que hoy miden más de 6 metros.

“Esta manzana del Andador Durazno y Mariposa es de lo primero que se empezó a construir en el Cerro del Judío”, recuerda don Pedro, parado sobre los pedazos de la casa que habitó desde 1960 y la sombra de tres amigos que la derriban.



Acciones, objetivos y datos relevantes del Programa de Transporte y Vialidad 2007-2012

1. Establecimiento de diversas alternativas de transporte público sustentable y de calidad en favor de la ciudadanía, enfatizando los beneficios a la de menores ingresos y a grupos vulnerables. Alternativas que adicionalmente coadyuvan a promover un nuevo orden urbano y al mejoramiento del medio ambiente de la ciudad
2. Se planteó ampliar y hacer más eficiente la infraestructura vial. Como resultado de las acciones propuestas en el programa, el Gobierno del Distrito Federal construyó el “Segundo Piso” del Periférico y el distribuidor vial San Antonio. Al oriente de la ciudad, se avanzó en la construcción del eje troncal metropolitano al inaugurar cuatro más de los 10 distribuidores viales programados: Heberto Castillo, Ermita Iztapalapa, Oceanía y Taxqueña
3. La quema de combustibles, como la gasolina, genera la mayor proporción de la emisión de los Gases de Efecto Invernadero (GEI) en la zona metropolitana de la ciudad de México. Según el *Inventario de emisiones 2006*, el total de vehículos motorizados en circulación en la ciudad emiten 50 por ciento de las casi 43.5 millones de toneladas de GEI que se producen anualmente en la metrópoli, las cuales provienen principalmente de la quema de gasolina. En el caso del transporte terrestre, el 99 por ciento de estas emisiones corresponde al bióxido de carbono
4. El poniente del Distrito Federal tiene aún insuficiencias de interconexión y conflictos viales localizados, debido a cargas vehiculares que se concentran para su incorporación a las vías de mayor importancia, particularmente al Norte y Sur
5. El Gobierno del Distrito Federal considera prioritaria la optimización de la red vial existente. Plantea tres objetivos: 1) Incorporar adecuaciones en vialidades primarias y/o corredores metropolitanos para el uso del transporte público y privado; 2) Mejorar las conexiones perimetrales e internas en distintas zonas de la ciudad que eviten viajes

radiales innecesarios; 3) Realizar nuevas obras y adecuaciones que ayuden a disminuir el impacto de emisiones por la baja velocidad de circulación de vehículos, tanto de transporte público como privado

6. Los habitantes de la zona metropolitana efectúan casi 22 millones de viajes diarios. Poco más de dos terceras partes (14.8 millones) se realizan en transporte público; casi una tercera parte (6.8 millones), en transporte privado

7. Según los resultados de la *Encuesta origen destino 2007*, el servicio concesionado de transporte colectivo, prestado en vagonetas tipo combi, microbuses, y en mucho menor medida en autobuses, posibilita la mayor proporción de los tramos de viajes de la metrópoli. Cuando se considera exclusivamente el transporte público, los colectivos representan hasta 65 por ciento de los viajes metropolitanos

8. Cerca del 80 por ciento de los vehículos se encuentra fuera de norma y ha cumplido más de 10 años, plazo que constituye el límite de su vida útil autorizada

9. Los taxis del Distrito Federal constituyen una de las flotas más numerosas entre las grandes ciudades del mundo; en contraste con otras ciudades, no constituyen un servicio eventual

10. En un día laborable, el Sistema de Transporte Colectivo Metro transporta un promedio de 4 millones 355 mil 969 usuarios

Fuente: Programa de Transporte y Vialidad 2007-2012, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 22 de marzo de 2010 bis



Fuente: Contralínea 190 / 11 de julio de 2010

© Contralínea 2019