

Supervía poniente: el desastre ecológico

CIUDAD DE MÉXICO julio 4, 2010 at 12:00 am

AUTOR: CONTRALÍNEA ADMN

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/principal.jpg>

La Procuraduría Ambiental del Distrito Federal reconoce que el proyecto de la Supervía, por realizarse en el poniente de la ciudad, no deja a salvo los derechos ambientales y territoriales de los habitantes de la zona. A pesar de las deficiencias del proyecto –señaladas por una instancia de la propia administración de Marcelo Ebrard– y de que el dictamen de la Secretaría del Medio Ambiente no ha sido emitido, el gobierno perredista inicia la construcción de la vialidad. Decenas de miles de árboles (algunos de ellos de especies amenazadas) serán talados y se lesionará el hábitat de especies animales en peligro. Se “incumple la Ley Ambiental”, señala el documento oficial

Elva Mendoza / Edgar Guzmán / Segunda parte

La Supervía poniente viola e incumple la Ley Ambiental del Distrito Federal y el Reglamento de Impacto Ambiental al carecer de medidas de mitigación, prevención y compensación en caso de que hubiera algún efecto sobre el entorno, señala la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT) en las evaluaciones que hace a la *Manifestación de impacto ambiental (MIA)* del proyecto.

“La MIA, con sus anexos, carece de información que permita conocer a los interesados detalles importantes de la vialidad, incumpliendo con lo establecido por el artículo 47 de la Ley Ambiental del Distrito Federal y con 41 del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo”, se lee en uno de los apartados del documento, del que *Contralínea* posee copia.

Así, una instancia del Gobierno del Distrito Federal descalifica el documento base de uno de los proyectos más importantes de la propia administración de Marcelo Ebrard Casaubón: la construcción de la primera avenida de cuota al interior de la ciudad de México, que conectaría la zona comercial de Santa Fe con el Sur de la ciudad.

La construcción de la vía urbana de peaje, cuyo costo asciende a 4 mil 800 millones de pesos –en el tramo Santa Fe-Luis Cabrera–, afectará cinco cauces de barrancas, entre ellas la Barranca de Tarango, declarada Área de Valor Ambiental (AVA) en 2009, y La Loma considerada Área Natural Protegida (ANP) en 2010. Ambas zonas aportan servicios ecosistémicos a la región, señala la PAOT.

Las dos reservas naturales ubicadas al surponiente forman parte de un sistema de cañadas y barrancas en la ciudad de México, catalogado como suelo de conservación,

DESTACADOS



Albergues para migrantes, en el olvido y la desprotección en la pandemia



La pandemia de Covid-19 terminará en octubre: López-Gatell



Contra Covid-19, ni vacuna ni medicamento específico a la vista:

explica Luis Zambrano, investigador del Instituto de Investigaciones Biológicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Enclavada en la Sierra de las Cruces, la zona sobre la que se construirá un sistema vial de puentes y túneles de peaje, cuyo trazo total comprende una longitud de 7.18 kilómetros, alimenta los mantos acuíferos de los que la población de la ciudad extrae el 70 por ciento del total de agua potable que consume, agrega Zambrano.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/tarango.jpg>

“El proyecto dará una opción vial real, de salida y entrada, a la zona de Santa Fe”, indica la Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima de Inversión de Capital Variable en su estudio de impacto ambiental.

Sergio Haa, director general de comercialización de Grupo Copri y presidente de la Asociación de Colonos de Santa Fe, declaró en 2005, para *Real Estate* (revista inmobiliaria): “Santa Fe tiene todas las condiciones para ser una pequeña ciudad moderna; obviamente, cuenta con el problema de la conexión”.

Para dar inicio a la construcción de peaje, de acuerdo con la ley, la empresa concesionada está obligada a entregar un estudio de impacto ambiental cuyo contenido avale la viabilidad de la obra en materia ambiental. Una vez publicado el documento, se somete a la evaluación de la Secretaría de Medio Ambiente.

Ante la presión de investigadores, académicos y sociedad civil, la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal presentó, luego de 51 días de haberse decretado la expropiación para la construcción de una vía de peaje, el documento *Manifestación de impacto ambiental*, que, a consideración de los expertos y la PAOT, no justifica ambientalmente la utilidad pública de la obra.

El documento de más de 600 fojas, elaborado por la empresa creada expresamente por la asociación de Obráscón Huarte Lain, Sociedad Anónima, y el grupo inmobiliario Copri, no considera la estimación de daños ni cuenta con medidas de mitigación para el impacto ambiental. De acuerdo con la PAOT, el proyecto tampoco cuenta con un programa de reforestación, restauración y recuperación del ciclo hidrológico, suelos, vegetación y fauna.

“Desde el punto de vista metodológico, la *MIA* sólo se apega al esquema típico: identificación-valoración-prevención, con lo que sólo identifica y describe los impactos ambientales a nivel enunciativo. Faltando una valoración que determine la magnitud de los impactos mediante indicadores numéricos que permitan medir los efectos” (*sic*), señala la Procuraduría a través del oficio PAOT-05-300/200-1671-2009.

Los estudios de impacto ambiental, explica Daniel Márquez, investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, deben cumplir con una serie de especificaciones, de forma tal que permitan evaluar el costo beneficio con información detallada de las afectaciones que tendrían las zonas naturales y urbanas por la construcción y operación de la vía de cobro.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/mas-de.jpg>

La devastación vegetal

Según la *Manifestación*, durante la construcción y el funcionamiento de la vía, se verá afectada la estabilidad y resistencia de capas geológicas; se presentará erosión en el suelo, movimiento de tierras, modificación de la topografía y morfología del sitio.

Se afectará la calidad del suelo, también la superficie de recarga de acuíferos, debido a la pavimentación del Sistema Vial con modificación en los escurrimientos de cuerpos de agua y daños por retiro de árboles y vegetación en las AVA.

Cortés Alcalá



Albergues para migrantes, en el olvido y la desprotección en la pandemia

14 JUN 2020 • 0



Post-Covid-19, capitalismo será más despiadado y cruento

11 JUN 2020 • 0



“Caja chica” de la presidencia de la CNDH, por más de 1 millón de pesos

10 JUN 2020 • 0

En el apartado "Flora", la *MIA* reconoce que la zona guarda cuatro especies enlistadas en alguna categoría de riesgo conforme a la normatividad ambiental vigente. En la categoría "amenazada", se encuentran la Magnolia, el Colorín y la Palma Real. Y como especie sujeta a "protección especial", el Cedro Blanco.

"El total de árboles que serían afectados es 1 mil 212 individuos en vialidades y 34 mil 951 fuera de ellas", indica el estudio. En suma, un total de 36 mil 163 árboles exterminados.

"Se van a afectar 30 mil árboles y plantas, pero para ellos son sólo 10 mil porque descartan arbustos y especies exóticas", dice Luis Zambrano.

Por su parte, la Procuraduría Ambiental capitalina también expone las inconsistencias del estudio: "Las cifras del impacto ambiental sólo están estimadas; no se ha realizado un censo formal de los árboles que serán afectados".

Además, al realizar el análisis del trazo de la construcción de la Supervía, la PAOT detectó que la obra pasará sobre uno de los brazos de la Barranca de Guadalupe, cuya superficie es muy arbolada, y la empresa no la contempló. También señala el documento de la Procuraduría Ambiental que la construcción de los portales de entrada y salida de los túneles implicará cortes de terreno que afectarán "permanentemente" la vegetación existente.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/protesta.jpg>

Diversidad animal en riesgo

Controladora Vía Rápida también registró 81 especies de fauna. De ellas, tres se clasifican dentro de la categoría "amenazadas" y cinco, en la categoría "protección especial".

Luis Zambrano, quien también encabeza un proyecto de rescate y conservación del ajolote en Xochimilco, señala que en la zona existen especies endémicas y en peligro de extinción. "Hay un cálculo aproximado de 69 especies de anfibios y reptiles, incluyendo el ajolote, especie en peligro".

La concesionaria considera una pérdida de hábitat; presión sobre especies vulnerables; afectación de lugares sensibles para la reproducción de fauna y sitios de alta diversidad, así como consecuencias negativas por la combustión en zonas de barrancas urbanas.

Sin embargo, la empresa se apresura en "aclarar" que se trata de "efectos de baja importancia", debido a que "las lomas de las barrancas a afectar, ya se encuentran urbanizadas".

César Nava Escudero, investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y abogado ambientalista, señala que la manifestación, "con todo y sus irregularidades", tiene la posibilidad de justificar lo que él califica como "ecocidio regional, es decir, una matanza en términos ecológicos de capital natural".

Sin embargo, expone que en México existen lagunas jurídicas que dificultan la comprobación de los delitos ambientales: "Casi nadie entra a la cárcel por delitos ambientales, porque es muy difícil demostrar jurídicamente que se cometió el delito. Es más fácil argumentar faltas administrativas".

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/infos/datos-m.jpg>

Beneficios empresariales

Las empresas Obráscon Huarte Lain y Copri argumentan, dentro de la *MIA*, que la Supervía Poniente tendrá un "efecto positivo" en la economía local y regional por la operación de las vialidades al disminuirse tiempos de desplazamiento en la zona Poniente

de la ciudad y al disminuirse el consumo de combustibles por este efecto.

No obstante, el estudio *Carretera Contadero-Periférico Sur, tramo Contadero a Luis Cabrera*, realizado en 1992 a petición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para detectar los impactos ambientales por construir una vía rápida en el surponiente, revela que habría un abandono en las labores agrícolas por actividades ligadas al comercio en la región. El nuevo estudio ni siquiera se refiere a la economía agrícola y determina que "es viable incorporar la inversión privada en la zonas urbanas aledañas al proyecto".

En el <http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/infos/nombres.jpg>

apartado "Medidas y acciones a seguir en cada una de las etapas del proyecto", la concesionaria menciona, sin especificación alguna, las medidas que habrá de seguir para mitigar los daños y afectaciones: "Las medidas de mitigación propuestas consisten en elementos tecnológicos, cambio o adecuación en el diseño de obras e infraestructura, manejo de materiales diferentes a los del concepto original y en general recomendaciones para llevar a cabo una actividad o programa".

A decir de Daniel Márquez, los estudios técnicos, incluido el de impacto ambiental, deben acreditar que no habrá daño a la flora y fauna del lugar, y si se van a dar los mecanismos o las herramientas para generar un "beneficio correlativo".

La *MIA*, de acuerdo con la PAOT, carece de medidas que protejan el derecho ambiental y territorial de los habitantes del Distrito Federal. Tampoco se consideran mecanismos de ahorro de energía, sistemas de captación y tratamiento de agua ni manejo de residuos.

"El documento no es claro, tiene grandes lagunas de información. Lo que concluimos es que no permite evaluar el costo-beneficio", asegura Zambrano, quien es parte del grupo de 19 investigadores que analizaron la *MIA* y le hicieron llegar sus observaciones a Martha Delgado, secretaria del Medio Ambiente.

Para Luis Zambrano, "las carencias del estudio pueden deberse a una completa incapacidad de la gente que hace las manifestaciones de impacto ambiental o porque se tenía toda la intención de hacerse así".

Los estudios, asegura el abogado constitucionalista Daniel Márquez, deben demostrar que el beneficiar a una mayoría es, en alguna medida, compatible con perjudicar a otra mayoría, a la mayoría de los que viven ahí, incluyendo a la flora y fauna. "Si los estudios técnicos no muestran eso, simplemente son incompletos".

El fallido Plan Verde

"El proyecto se alinea a los objetivos ambientales del gobierno de la ciudad descritos en el Plan Verde, en relación con los aspectos de aire, movilidad, habitabilidad y espacio público", afirma el documento realizado por Controladora Vía Rápida.

Para Marisa Mazari, del Consejo de Valoración y Seguimiento del Plan Verde e investigadora del Instituto de Ecología de la UNAM, "lo que se está haciendo contradice al Plan Verde. Hay cosas que no se están cumpliendo".

Bernardo Baranda, director para México del Instituto de Políticas del Transporte y el Desarrollo, recomienda promover el transporte sustentable con sistemas públicos humanistas. Las vialidades incentivan el uso del automóvil".

"La Supervía es para los que tienen carro. Nosotros nunca salimos", concluye don Simón de 64 años, quien vive a orillas de la Barranca de Tarango desde hace 39 años, en una casa con techos de lámina.

Se solicitaron entrevistas con la secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal, Martha Delgado; con el secretario de Asuntos Metropolitanos, Héctor Hernández Llamas; con el director general de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente, Alejandro

Rafael Nyssen Ocaranza; con el secretario de Obras y Servicios, Fernando Aboitiz Saro; con la consejera Jurídica del Distrito Federal, Leticia Bonifaz Alfonzo; con la procuradora Ambiental, Diana Ponce Nava, y con el secretario de Gobierno del Distrito Federal, José Ángel Ávila Pérez, sin que hasta el cierre de edición hubiera alguien en el gobierno de Marcelo Ebrard que quisiera hablar del tema.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/docs/doc01-m.jpg> <http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/docs/doc02-m.jpg> <http://contralinea.info/archivo/2010/julio/189/fotos/supervia/docs/doc03-m.jpg>

Solicitudes de información pública referentes a la Supervía Poniente

| Número de solicitud | Sujeto obligado | Información solicitada | Respuesta | Fecha |
|---------------------|---|---|---|-------------------------|
| 0114000053810 | Oficialía Mayor | "Nombre de la empresa que realizará la obra denominada Vía de Comunicación Urbana de Peaje, así como la fecha de inicio y de conclusión de la referida vialidad | No obra documentación alguna que indique el nombre de la empresa que realizará la obra denominada Vía de Comunicación Urbana de Peaje; fecha de inicio y de conclusión de la referida vialidad | 15 de abril de 2010 |
| 0105000126209 | Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal | Nombre de la empresa que realizará la obra denominada vialidad confinada, así como el estudio de impacto ambiental | En la Dirección de Impactos Urbanos y Licencias, dependiente de la Dirección General de Administración Urbana, no se ha localizando antecedente alguno en cuanto al Estudio de Impacto Urbano para la vialidad citada | 10 de diciembre de 2009 |
| RR.882/2009 | Delegación La Magdalena Contreras | <i>Gaceta Oficial del Distrito Federal</i> , donde informa públicamente: "El proyecto de la supervía fue cancelado desde hace varios meses" | No dieron respuesta en el término referido | 17 de junio de 2009 |
| RR.442/2009 | Delegación La Magdalena Contreras | <i>Gaceta Oficial del Distrito Federal</i> , donde informa públicamente: "El proyecto de la supervía fue cancelado desde hace varios meses" | No dieron respuesta en el término referido | 17 de junio de 2009 |

- RR.527/2009 Delegación *Gaceta Oficial del* No dieron respuesta en el 12 de junio
La Magdalena *Distrito Federal*, dondetérmino referido
Contreras la delegación La de 2009
Magdalena Contreras
informa públicamente:
"El proyecto de la
supervía fue
cancelado desde hace
varios meses"
- RR.602/2009 Delegación *Gaceta Oficial del* La instalación de dichas 2 de
La Magdalena *Distrito Federal*, dondemantas sólo fue de septiembre
Contreras la delegación La carácter informativo, por 2009
Magdalena Contreras lo que no tiene
informa: "El proyecto conocimiento de la
de la supervía fue realización de dicho
cancelado desde hace proyecto
varios meses"
- RR.603/2009 Delegación *Gaceta Oficial del* La instalación de dichas 2 de
La Magdalena *Distrito Federal*, dondemantas sólo fue de septiembre
Contreras la delegación La carácter informativo, por de 2009
Magdalena Contreras lo que no tiene
informa: "El proyecto conocimiento de la
de la supervía fue realización de dicho
cancelado desde hace proyecto
varios meses"
- 3100000042810Info DF Cuántas solicitudes de Hubo tres solicitudes, una25 de mayo
información de la en 2008 y dos en 2010 de 2010
Supervía Poniente ha
recibido el Info DF

Residuos que traerá la construcción del proyecto

990 mil 994.5 metros cúbicos por excavaciones

17 mil 345 metros cúbicos por demolición de casas y banquetas

45 mil 720 metros cúbicos de vegetación

175 kilogramos semanales de residuos urbanos

250 kilogramos semanales en residuos sólidos metálicos o chatarra

La vialidad, "para los ricos"

A Simón, de 64 años, se le puede ver por las mañanas entre el espesor de la Barranca de Tarango, rodeado por una jauría de perros corpulentos. Vive a orillas de la reserva ecológica desde hace 39 años, en una casa con techos de lámina.

Sombrero de palma y morral al hombro, don Simón refiere que fue hace tres meses cuando llegaron a poner una malla de alambre de púas dentro del bosque para marcar el área por donde atravesará una vía. No sabe de qué se trata el proyecto. Ninguna autoridad se ha acercado para hablarle de la vialidad; tampoco recibió notificación. Lo que sabe es que no le beneficiará: "Es para los que tienen carro. Nosotros nunca salimos", asegura y pasa la mano sobre la cabeza de uno de los nueve perros.

Un policía de la caseta del parque Tarango señala que "la casa de don Simón se tendrá que ir" cuando empiece la construcción de la vía. El viejo no sabe nada.

"La malla ciclónica que pusieron los concesionarios en el parque y el bosque de Tarango es ilegal porque es un Área de Valor Ambiental y un parque público. Además se cortaron árboles sin autorización. Exigimos retirar dichas construcciones y mitigar los daños por estos delinquentes ambientales", dicta el documento, adherido a una estructura metálica oxidada frente a la casa de Simón, con la firma de Manuel Ontiveros, presidente de la asociación civil Vive Tarango.

Fuente: CONTRALÍNEA 189 / 04 DE JULIO DE 2010

< OLDER

Democracia participativa

NEWER >

Cómo me gustaría estar equivocado

MÁS NOTAS DE INTERÉS:



AMLO En Vivo | 15/06/20
#ConferenciaPresidente



16 entidades federativas
pasan a color naranja en
el semáforo de Covid-19



Covid-19: en últimas 24
horas, 4 mil 147
confirmados y 269
muertes más en México



PORTADA
INVESTIGACIÓN
ANÁLISIS
ESPECIALES
OPINIÓN
OFICIO DE PAPEL
AGENDA DE LA CORRUPCIÓN
ZONA CERO
HISTÓRICO

