

# Supervía Poniente: despojo e ilegalidad

 [contralinea.com.mx/archivo-revista/2010/06/27/supervia-poniente-despojo-e-ilegalidad](http://contralinea.com.mx/archivo-revista/2010/06/27/supervia-poniente-despojo-e-ilegalidad)

Contralínea admn

27 de junio de 2010



La avenida con la que el gobierno perredista planea iniciar las vialidades de paga en la ciudad de México se construye de espaldas a los ciudadanos. El secretismo con el que la administración de Ebrard ha llevado el proyecto lo coloca al borde de la legalidad: los estudios técnicos que sustentan la obra no han sido revelados y tampoco se ha acreditado la “utilidad pública” de las expropiaciones. A pesar de que el juicio de amparo que interpusieron los afectados no concluye, no hay suspensión de la obra: se construye por tramos de forma discrecional. Con esta entrega, *Contralínea* inicia un reportaje seriado sobre un proyecto de más de 30 mil millones de pesos que desplazará a pueblos y colonias pobres para beneficiar a la iniciativa privada

Elva Mendoza / Edgar Guzmán / Primera parte

Teresa Ramírez mira la calle. Aferra sus manos a la malla de alambre que hace de puerta. Desolada, espera a los granaderos que, con toletes y escudos, la sacarán de su casa; o la noticia que le dé, por primera vez desde hace ya dos meses, un sueño tranquilo.

Vive al pie de La Loma, declarada en abril Área Natural Protegida con la categoría de zona de conservación ecológica: 77.33 hectáreas dentro de la delegación Álvaro Obregón.

—Nosotros plantamos esos árboles —reclama, aguerrida, impidiendo el paso a las lágrimas que, a decir de sus vecinos y familiares, no han cesado desde el 6 de abril, cuando le llegó un fajo de hojas.

Al igual que Teresa, 125 vecinos más recibieron notificaciones de expropiación en las delegaciones Álvaro Obregón y La Magdalena Contreras, entre el 6 y el 7 de abril. En esos mismos días se imprimió la declaratoria de expropiación a favor del Distrito Federal y se autorizó a la Oficialía Mayor, a través de la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario, para que tomara posesión inmediata de los inmuebles que se encuentran comprendidos dentro de cinco poligonales.

—Yo no le entiendo nada —dice un vecino, mientras pasa entre sus dedos las más de 40 fojas.

Bajo la figura jurídica de “utilidad pública”, se construirá un sistema de túneles y puentes sobre zonas habitacionales y áreas naturales protegidas, que unirá Santa Fe con Luis Cabrera. Al proyecto se le conoce popularmente como la Supervía.

A través de decretos publicados en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) y la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* (GODF), Marcelo Ebrard Casaubón determinó expropiar a 126 propietarios, sin que éstos pudieran ejercer su legítima defensa: los estudios técnicos que sustentan la utilidad de la obra no han sido abiertos a consulta pública, ni siquiera para los afectados.

Mediante los números, vértices y coordenadas del sistema de referencia geográfica UTM (Universal Transversa de Mercator), el Gobierno del Distrito Federal (GDF) señala, a los expropiados, el área total que ocupará la vía: 336 mil 626.524 metros cuadrados, pero sin especificar colonias o calles. Un mamotreto inteligible para la gente.

Al respecto, el abogado constitucionalista Daniel Márquez Gómez señala que las autoridades tienen la obligación legal de ser claras. “Uno de los requisitos del acto jurídico es permitir la certeza; si no la permite, hay una violación a la ley”.



---

## Asideros jurídicos de la expropiación

---

El documento expropiatorio, enviado a los afectados por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Distrito Federal, se sostiene sobre dos pilares jurídicos, explica el abogado Luis Miguel Cano: el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 y el Decreto de Utilidad Pública de la Obra.

El Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 –el cual se publicó apenas en marzo de 2010 en la *GODF*– refiere, en el apartado “Subprogramas”, la necesidad de construir un sistema integral de cobro y peaje para el transporte público al poniente de la ciudad.

La “Vialidad Sur-Poniente”, según el documento, pretende reducir el déficit de infraestructura vial primaria en la ciudad, mejorar la conectividad urbana y metropolitana y disminuir los tiempos de traslado. El proyecto, informa el escrito, será ejecutado mediante el esquema de concesión, con inversión público privada. Es decir, un modelo similar al que realiza el gobierno federal: el de los Proyectos de Prestación de Servicios, destinado a privatizar los servicios públicos.

Al mismo tiempo en que se declaraba la “necesidad de la obra”, la Secretaría de Gobierno determinó, en marzo de 2010, mediante decreto publicado en el *DOF*, justificar bajo la figura jurídica de “utilidad pública” la realización y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje.

Aunque el GDF “acredita” la declaratoria de utilidad pública con base en supuestos dictámenes técnicos –mismos a los que hace referencia en el decreto expropiatorio publicado el 6 y 7 de abril–, los documentos, así como su evaluación y resultados no han sido dados a conocer por la administración del perredista Marcelo Ebrard. Lo anterior, a pesar de las múltiples peticiones de información de la población afectada.



## El ocultismo del GDF

---

Daniel Márquez Gómez señala: “Bajo la figura de ‘utilidad pública’ se están cometiendo ilícitos, pues la utilidad se sustenta sobre estudios técnicos, mismos que deben publicarse en el *DOF* y en un diario de circulación de la entidad; así lo obliga la ley. Si la autoridad se ha negado a dar a conocer esos estudios, la causa de utilidad pública sería ilegal”.

Para el investigador de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, el ocultamiento de la información necesaria para que los vecinos tengan la oportunidad de inconformarse y ejercer su defensa es “una maniobra para despojarlos. La ley no está siendo *espada y escudo*, sólo está siendo *espada*”, advierte.

Ante la presión social, en mayo de 2010, la Secretaría del Medio Ambiente dio a conocer un resumen del documento *Manifestación de impacto ambiental*, realizado por la empresa concesionada Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable.

“Las versiones resumidas son una maquinación y una maniobra para quien cuestione sobre la transparencia; [son] mera simulación de las obligaciones legales”, agrega Márquez.

“Marcelo Ebrard está haciendo lo que quiere, porque no nos pide ninguna opinión, nada más llega y dice: ‘se va a hacer la Supervía y se tienen que ir’”, cuenta, encolerizada, Josefina Pozos, quien también recibió notificación para abandonar su casa en la colonia La Malinche.

En ese contexto, vecinos de La Malinche y San Jerónimo Lídice han solicitado de manera formal, desde 2008, plebiscito y audiencia pública al GDF. No han obtenido respuesta, a pesar de que el gobierno perredista se jacta de contar con una Ley de Participación Ciudadana y de realizar “plebiscitos” y consultas públicas para legitimar sus decisiones.

Hasta el cierre de edición, ninguna de las solicitudes de audiencia pública y plebiscito promovida por los afectados había prosperado.

De acuerdo con la Ley de Participación Ciudadana, los vecinos tendrían derecho a que su posición fuera considerada mediante plebiscito, audiencia pública, consulta ciudadana o referéndum. Sin embargo, la propia ley establece que los ejercicios de participación ciudadana no son vinculantes; es decir, las autoridades no están obligadas a acatar los resultados de tales mecanismos.

Daniel Márquez considera que estos instrumentos de participación no son siquiera necesarios en la defensa de los derechos de los ciudadanos mientras se respete lo que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: “Toda persona tiene derecho a reunirse en defensa de sus intereses; a la protesta pública. La pregunta es ¿cuáles [derechos] está dispuesto a ejercer?”

—Nosotros tenemos derechos: el derecho a la vivienda, a nuestro medio ambiente. Ahora a La Loma, que nos queda aquí atrás, le va a pasar la vía sobre de ella y es una reserva ecológica —denuncia Josefina.

Tal como lo señala el ama de casa, de unos 50 años de edad, la vía rápida de comunicación urbana de peaje atravesaría dos reservas naturales: La Barranca de Tarango y La Loma.

No obstante, el documento elaborado por el gobierno local —que le otorga a La Loma el estatus de Área Natural Protegida— indica que podrá realizarse una vialidad subterránea en la zona ecológica, la cual “permitirá ordenar la circulación de más de 4 millones de vehículos”.

La declaración de la Barranca de Tarango como Área de Valor Ambiental, en julio de 2009, también considera “indispensable” la construcción de una vía rápida cuyo tendido cruce por la Barranca.

A decir de Luis Miguel Cano, abogado y codirector de Litiga Olé, despacho jurídico especializado en hacer litigio de interés público y estratégico en defensa de derechos humanos, los decretos de protección ambiental son parte de toda una estrategia legal para que la vía —con inicio en el entronque con avenida Luis Cabrera, las Torres, las Águilas y Centenario— se construya sin contratiempos.



## Juicios de amparo, ignorados

---

“Teresa es de las que resisten”, comenta un vecino compañero de lucha. Ella sonríe, muy a su pesar. Es una de las más de 600 personas que firmaron el amparo 605/2010, presentado el 15 de abril ante el Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa del

Distrito Federal, en contra de la supuesta utilidad pública de la Supervía de paga, con superficie aproximada de 5 kilómetros de longitud”. El amparo, a decir del despacho Litiga Olé, “ha tenido que sortear una serie de obstáculos”.

Aunque el amparo interpuesto por vecinos de las colonias La Malinche, El Tanque, Cerro del Judío, Lomas Quebradas, Cuauhtémoc, San Jerónimo Lídice y San Jerónimo Aculco fue admitido, no se decretó la suspensión de oficio, vital para evitar el desalojo, la demolición de las viviendas y posteriormente la construcción de la vialidad. Actos que, una vez consumados, se convierten en violaciones de imposible reparación, señala la defensa.

“Apelamos a la prudencia política del gobierno de no actuar hasta que jurídicamente esté resuelto el caso”, comenta Luis Miguel Cano.

Sin embargo, en un recorrido hecho por la zona, *Contralínea* pudo constatar que la vía de peaje ya está en construcción. Además, algunos avecindados –que, de acuerdo con versiones extraoficiales, ya negociaron con la autoridad la indemnización– comenzaron la mudanza.

“El proyecto está en vías de hecho. Se licitó, ganó alguien; se está construyendo. Es el juego de las simulaciones. El juez de distrito les tramita el amparo, pero no les da la suspensión. Se está permitiendo que la autoridad incurra en vías de hecho. Al final, el juez se va a ver obligado a negar el amparo porque la vía ya se terminó de construir”, concluye Márquez.

Para la elaboración de este trabajo, se solicitó entrevista con Fernando Aboitiz Saro, secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal y quien está cargo de la construcción de la vía de cobro. Hasta el cierre de edición, no se obtuvo respuesta.

CONTRALÍNEA 188 / 27 DE JUNIO DE 2010

© Contralínea 2019