

**Informe a la Ciudad de México y a la
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal**

La Supervía a debate: mitos y realidades

Conclusiones y recomendaciones de los foros públicos Movilidad
urbana, derechos humanos y medio ambiente



Frente Amplio contra la Supervía

Agradecemos el apoyo del Centro Nacional de Comunicación Social (CENCOS)

Presentación

La Supervía Poniente es una obra de infraestructura vial de pago proyectada para solucionar la movilidad del sur poniente de la Ciudad de México.

El Gobierno del Distrito Federal **adjudicó de manera directa** la concesión esta obra a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas Sociedad Anónima Promotora de la Inversión de Capital Variable, consorcio entre la empresa española OHL (Obrascón, Huarte y Lain) y el grupo inmobiliario mexicano COPRI, sin informar ni consultar de manera adecuada y oportuna a la ciudadanía, y **sin proporcionar los estudios y soportes legales, técnicos y sociales** que respalden la necesidad de dicha obra vial¹.

Las expropiaciones de predios en la Colonia La Malinche durante el mes de abril de 2010 provocaron la movilización de diversas organizaciones y habitantes de la delegación La Magdalena Contreras, quienes se agruparon en el Frente Amplio contra la Supervía para exigir el respeto de sus derechos.

Ante la negativa mostrada por el gobierno del Distrito Federal de suspender las obras para dialogar sobre el proyecto y la búsqueda de alternativas, el Frente Amplio decidió impulsar un **foro público** para dar a conocer y **debatir las implicaciones medioambientales, de movilidad urbana y en materia de derechos humanos** de esta obra.

A través de las opiniones de especialistas, se buscó dar puntos de vista diferentes y mostrar que existen **otras alternativas a la Supervía** para la movilidad en la zona sur poniente de la ciudad, así como **desmitificar algunas de las afirmaciones que el Gobierno del Distrito Federal (GDF)** ha realizado en defensa del proyecto como: "sin la Supervía se colapsará la ciudad", "este proyecto dará movilidad a 4 millones de personas", "no se afectarán los áreas de valor ambiental Tarango ni la Loma, ni a otros suelos de conservación", "todo se ha hecho conforme a la ley y con respeto a los derechos humanos".

Las **conclusiones y recomendaciones** de las diferentes mesas de debate plasmadas en este documento establecen la necesidad de:

- Revisar la documentación en que se basa el proyecto a partir de la declaratoria de necesidad, pues tiene serias **deficiencias** de índole **legal, técnico y administrativo**.
- **Frenar el proyecto** con el objetivo de **buscar alternativas a la movilidad** que:

¹ Esta adjudicación y la Declaratoria de Necesidad de esta obra se amparó en el artículo 77, fracción III de la Ley de Régimen Patrimonial y del Servicio Público, que establece que se puede que establece que la concesión de bienes del dominio público de uso común o necesarios, no deberá ser licitada si su construcción, mantenimiento o acondicionamiento se realiza sin erogación de recursos públicos y **su otorgamiento asegure las mejores condiciones para la Administración**. De ahí que sea importante debatir si las condiciones actuales son las mejores condiciones para su administración.

- prioricen el transporte público,
- respeten las zonas naturales protegidas y
- aseguren el respeto a los **derechos humanos** de participación directa y efectiva en la **toma de decisiones** en los asunto públicos, a la **información**, a una **vivienda digna**, a un **medio ambiente sano**, **al agua** y a la **seguridad jurídica**, así como **los derechos de los niños**.

1. Introducción

Supervía Poniente²:

Vialidad de peaje de 5.27 kms. de longitud³, que uniría el sur de la Ciudad de México y Santa Fe, zona en el poniente que en los últimos años ha mostrado un desarrollo inmobiliario acelerado, particularmente de grandes edificios de departamentos y oficinas de lujo.

Iniciaría en la Avenida Centenario y terminaría en el entronque con Avenida Luis Cabrera, Las Torres, las Águilas y Centenario en las delegaciones La Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. Atravesaría cinco barrancas y dos áreas declaradas como de valor ambiental:

- La Loma.
- Barranca de Tarango.

Tendría un impacto ecológico sobre la Cuenca de México y una incidencia en la recarga del acuífero significativos. Afectaría de manera directa la calidad de vida de los habitantes de colonias como La Malinche, el Cerro del Judío y San Jerónimo Lídice y San Jerónimo Aculco, dañando además seriamente su tejido social.

Cronología

2008: El proyecto fue anunciado a la opinión pública.

Ante la preocupación por la falta de información al respecto, vecinos de las colonias principalmente afectadas presentaron **solicitudes de información a diversas autoridades** del GDF. Algunas de estas solicitudes fueron respondidas, negando la existencia del proyecto.

Meses previos a las elecciones legislativas de 2009: Autoridades del GDF y candidatos a puestos legislativo anunciaron que la Supervía había sido cancelada y no se realizaría.

11 de diciembre de 2009: Se publicó una declaratoria de necesidad para el otorgamiento de una concesión para explotar y administrar una Vía de Comunicación Urbana de Peaje (Supervía). Se elaboraron nuevas solicitudes de información sobre tal vialidad, a las que se siguió alegando la inexistencia de dicho proyecto.

22 de marzo de 2010: Se publicó simultáneamente el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 del Distrito Federal y la Determinación como caso de utilidad pública de la **realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje**. (Ningún documento público señalaba el trazo de la obra y, por ende, existía gran incertidumbre entre los vecinos si sus viviendas se verían afectadas)

6 - 8 de abril: Fueron entregadas notificaciones de expropiación a propietarios de más de cien predios. El 6 de abril también se firma el Título de Concesión entre el GDF, nombrando a la Oficialía

² Extracto del informe sobre el caso de la Supervía Poniente en la Ciudad de México presentado a la Relatoría Especial para la Libertad de Expresión de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos por Litiga, Organización de Litigio Estratégico de Derechos Humanos A.C. (Litiga OLE).

³ Ver intervención de ver Jorge Jiménez Alcaraz en debates.

Mayor como dependencia auxiliar, y a la Controladora Vía Rápida Poetas S.A.P. de C.V. como concesionaria

7 y 8 de abril: Se publicó el Decreto por el que se declara de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje.

Además de la falta de información sobre el trazo de la obra y sobre los estudios del impacto ambiental, urbano y social, en ningún momento se llevó a cabo una consulta pública, **requisito indispensable para respetar y garantizar el derecho a la participación en los asuntos públicos** y el **derecho a la vivienda**, entre otros derechos.

29 de abril de 2010: Ante el autoritarismo e ilegalidad con que se condujeron las autoridades del Distrito Federal, alrededor de 350 personas promovieron y ratificaron la interposición de un juicio de amparo.

En esencia, se argumentó la **violación de sus derechos fundamentales a la participación directa y efectiva en la conducción de asuntos públicos**, a **recibir información detallada y previa a la planeación y aprobación de dicho proyecto vial**, así como a los **derechos sociales a la vivienda**, tanto **de las personas que habitan los predios expropiados** como **de todas las afectadas por la obra**, debido a la alteración del entorno en el que viven, a gozar de un medio ambiente adecuado y al agua.

Dicho juicio de amparo se ha ampliado en contra de otros actos de autoridad, como la autorización para construir unos túneles que atravesen La Loma, el otorgamiento sin licitación del Título de concesión a una empresa ligada con los intereses inmobiliarios de Santa Fe y la autorización de la manifestación de impacto ambiental, cuya autorización fue concedida el **9 de junio de 2010**. No se llevó a cabo tampoco una consulta pública sobre esta manifestación de impacto ambiental y aunque se hicieron llegar observaciones técnicas en tiempo y forma, éstas no se tomaron en cuenta en la autorización.

A pesar del Juicio de Amparo interpuesto, así como otros mecanismos de defensa como:

- Denuncia popular ante la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT).
- Queja ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF),
- Recursos de Revisión ante el Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal (INFODF),
- Promoción de dos juicios de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo: sobre el Título de Concesión y la autorización de Impacto Ambiental,

no se han detenido las obras en tanto se resuelve en el fondo las violaciones a los derechos humanos perpetradas por el Gobierno del Distrito Federal. No se ha concedido la suspensión en el juicio de amparo, ni se han adoptado medidas precautorias por parte de la PAOT.

29 de julio de 2010: El Jefe de Gobierno había lanzado, a través de los medios de comunicación⁴, el reto de encontrar alternativas al proyecto de la Supervía. El Frente Amplio solicitó el acompañamiento de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). A través de este organismo se inició una mediación con el Gobierno y se planteó como condición para iniciar el diálogo que se detuvieran las obras. Sin embargo, el GDF, a través del Secretario de Gobierno, no

⁴ “Den alternativas a la Supervía, reta Ebrard”, *Milenio*, 29 de julio de 2010 [<http://www.milenio.com/node/497514>].

aceptó y rompió este acercamiento, por lo que se terminó el proceso de mediación y comenzó la CDHDF un proceso de investigación sobre la queja.

Buscando aportar más elementos para la investigación de la queja, el Frente Amplio promovió debates con especialistas sobre los temas medulares de esta obra. Estos foros tuvieron lugar los días 30 de agosto y 6 y 13 de septiembre de 2010 en la Sala Digna Ochoa de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). En ellos se planteó una discusión a fondo sobre los temas de movilidad urbana, medio ambiente, derechos humanos, legalidad y finanzas. El propósito fue:

- Hacer conciencia acerca de la Ciudad que queremos como colectividad: sustentable, justa, segura, comunitaria.
- Mostrar que hay alternativas para la movilidad en Santa Fe distintas a la Supervía
- Hacer conciencia de que vivimos en una Cuenca; mostrar las ventajas y desventajas que implica y la responsabilidad que al respecto tiene el gobierno y la ciudadanía.
- Obtener conceptos y propuestas que se deriven mensajes breves, claros y aprehensibles para los medios, para especialistas, para los ciudadanos.
- Lograr difusión en el mayor número de medios, el mayor número de personas que influyen la opinión pública y el mayor número de instituciones de educación de nivel superior, y entre los ciudadanos del D. F.

A lo largo de este tiempo y en paralelo a los foros, se ha generado información en diversas organizaciones y medios que complementan y dan alternativas a los problemas. Por ello, se agregan en recuadros para completar la información y el panorama social, ambiental y urbano de la Supervía.

Inicios de agosto de 2010: Se dio inicio a los trabajos previos de construcción de la vialidad. Ante esto se prevé utilizar nuevas herramientas jurídicas, inclusive la petición de medidas cautelares ante la CIDH, ante el eventual agotamiento de los recursos internos.

2. Programa y ponentes de los foros

Mesa 1. Movilidad y planeación urbanas

Ponentes:

Dr. Belisario Hernández Romo,
Ing. Jorge Jiménez Alcaraz
Dr. Jorge Legorreta

Moderador: Salvador Camarena

Twitter: Andrés Lajous

Mesa 2. Derechos humanos y legalidad

Ponentes:

Lic. Luis Miguel Cano
Lic. Alfonso García
Lic. Simón Hernández León
Dra. Mónica González Contró
Dr. Rodrigo Gutiérrez
Dra. Catalina Pérez Correa

Moderador: José Merino

Twitter: Jesús Robles Maloof

Mesa 3. La Supervía y el medio ambiente

Ponentes:

Dr. Pedro Álvarez Icaza
Dr. José Luis Lezama
Dra. Ana Mendoza,
Dra. María de Jesús Ordoñez,
Dr. Luis Zambrano,
Dr. Ezequiel Ezcurra (entrevista videograbada)

Moderador: Miguel Bárcena

Twitter: Daniel Gershenson

3. Conclusiones y recomendaciones de los foros

3.1. MESA 1: Planeación y movilidad urbanas. Conclusiones y recomendaciones

Impactos y perspectivas de la Supervía Poniente

Dr. Jorge Legorreta

Durante los siglos XX y XXI, la Ciudad de México se extendió hacia donde se construyeron grandes vialidades. Hacia el norte, la extensión de Insurgentes y el Periférico, hoy autopista a Querétaro; hacia el sur, el mismo Periférico a Tlalpan y Xochimilco; y más recientemente, hacia el NorPoniente, la extensión de Reforma a Santa Fe y la nueva autopista de cuota de la Venta a Chamapa.

Estas vialidades han sido generadoras de urbanización sobre todos los bosques y áreas verdes y agrícolas por donde cruzaron.

La Supervía Poniente generará la urbanización de las zonas verdes y boscosas por donde pase.

Ningún programa de mitigación por elevado que sea su financiamiento, detendrá y mucho menos erradicará la valorización inmobiliaria para usos habitacionales y comerciales de últimas áreas verdes que le quedan a la Delegación Álvaro Obregón.

Estas áreas verdes hoy son parte de las reservas ecológicas naturales protegidas y de recarga acuifera de la Cuenca de México.

El proyecto de la Supervía Poniente no es parte ni se deriva de un Plan Integral y Metropolitano de Vialidad y Transporte.

La ausencia de dicho plan limita el alcance de la propuesta; sólo atiende la movilidad de una parte de la zona sur-poniente de la urbe: la de conectar Santa Fe con Luís Cabrera y Periférico, sin resolver otras necesidades de movilidad de Santa Fe con otras zonas de la ciudad igualmente prioritarias por su crítica saturación.

Con el cobro al usuario, la Supervía Poniente fortalece la política del transporte hacia la privatización de un servicio público.

La propuesta de transferir recursos privados de los inversionistas para obras de mitigación (viveros, barrancas, etc.), significaría la generación de un financiamiento de los bolsillos del usuario y del ciudadano para obras públicas, pues dicho dinero provendría de las cuotas directas por el servicio.

Recomendaciones:

1. Las áreas verdes ubicadas donde proyectan la Supervía deben permanecer intactas y sin detonadores viales que incentiven su urbanización pues de construirse la Supervía Poniente en menos de 10 años desaparecerá uno de los pulmones ambientalmente más ricos que aún se conserva al interior de la ciudad.
2. En el debate sobre las políticas públicas de vialidad y transporte de privatización, deben intervenir los ciudadanos, los partidos políticos y las instancias legislativas locales y federales.

3. El debate sobre la Supervía Poniente debe valorar sí al cumplir la Supervía sus fines de movilidad, predomina su fin social sobre los fines privados de ganancias.
4. La función del Estado es garantizar que los fines sociales predominen sobre los fines mercantiles privados.
5. Son necesarias visiones más democráticas que permitan abrir espacios para el diálogo y los acuerdos, pero sobre todo para el debate público entre autoridades, legisladores, especialistas y ciudadanía.
6. Un proyecto vial de tal importancia como la Supervía Poniente requiere de una amplia información no sólo a la población afectada, sino a toda la ciudad.
7. Es necesario explicar a la población de la manera más sencilla posible los objetivos, los alcances y los estudios técnicos que justifiquen la obra.
8. El propósito es transitar hacia escenarios como los que existen en otras partes del mundo donde se gobierna con otro principio: toda obra consultada y de consensos, será siempre una obra bien construida.

La Supervía: obra sin beneficio social

Ing. Jorge Jiménez Alcaraz

Lo propio de la Ciudad es su avance voraz, su no reconocer fronteras, su olvido sistemático de las tradiciones. Lo urbano es ahora el don de armonizar lo opuesto, lo irreconciliable, lo duro, lo frágil, lo marcado por las generaciones, lo que en sí mismo empieza y se consume.

Carlos Monsiváis

La Supervía no forma parte del Programa General de Desarrollo Urbano del D.F., ni del Programa General de Transporte y Vialidad del D.F. ni del estudio ORIGEN-DESTINO 2007 del INEGI (Recursos Fondo Metropolitano).

Es un proyecto sin solución a la movilidad social; sólo beneficia a particulares.

Es más un negocio que una obra necesaria para la sociedad.

Las compañías privadas obtendrán importantes utilidades de contratos y de gente que utilizará la Supervía. La Supervía plantea inversiones innecesarias: en 4 meses \$173 millones por indemnizaciones a 56 predios expropiados.

Se aplican instrumentos de financiamiento con pocos resultados de efectividad.

Al ser de cuota, implica un uso de privilegio. La gente de escasos recursos viajará en transporte público en rutas largas y gastará más.

Conlleva afectaciones ecológicas en el trazo. Acarrearía contaminación de un área verde importante. Habrá pérdida en la recarga de agua. Hay falta de claridad en la operación ante la opinión pública.

No existió consulta vecinal. Hay mala información. Rechazan la obra asociaciones civiles, partidos políticos, organizaciones gremiales, académicos de instituciones de enseñanza superior, de universidades, vecinos afectados y sociedad en general. Ante la negativa social la sociedad civil ha promovido acciones jurídicas.

El GDF ha planteado que habrá beneficios:

- Reducción tiempo viaje.
- Disminución de tráfico y de gases contaminantes.
- Movilidad y ordenamiento vial de la zona.
- Contener crecimiento mancha urbana, entre otras.

Sin embargo, estos beneficios no se cumplirán porque:

- Se incrementará el uso de vehículos (40 mil aprox.).
- No se reducirá el tráfico en el poniente de la Ciudad.
- Desembocará en vialidades semaforizadas como Luis Cabrera, que están saturadas.

Análisis de costo-beneficio

Costos Beneficios

- Potencial endeudamiento al G.D.F. (rescate de súper vía).
- Alto costo social y ambiental.
- Se favorece a empresas extranjeras (OHL) y a grandes cadenas comerciales y a empresas automotrices (estimulará uso coche).
- Empresarios Inmobiliarios.- Plusvalía de condominios y terrenos.
- Sector privilegiado y reducido de la población.
- La construcción de la Supervía continuará privilegiando proyectos de infraestructura que estimulan el uso del automóvil y no proyectos de transporte público.

Recomendaciones:

9. Por su impacto ambiental, urbano y social, el GDF no debe ni puede ser quien evalúe las condicionantes de la obra. Deben hacerlo organizaciones no gubernamentales que antes del inicio de las obras, evalúen causa y efecto.
10. El GDF debe mantener comunicación con la ciudadanía y exhortar participación. Debe tomar en cuenta el interés y beneficio de mayorías. Debe proceder cuando las condiciones sean favorables para la población. Sin aceptación social no se deben instrumentar los proyectos.
11. Debe buscar soluciones integrales y alternativas viables en el corto plazo.
12. Es urgente actualización del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe 2002.

13. La esencia de la política urbana y de movilidad debe ser mover personas.
14. Es necesario hacer obras prioritarias en Santa Fe como:
 - Planta de tratamiento de agua residual (PTAR).
 - Entronque de Av. de los Poetas hacia Las Águilas.
 - Adecuaciones geométricas en gasa vial Centenario-Las Águilas.
 - El Fondo Metropolitano financió al Colegio de Arquitectos un paquete de 50 propuestas para la zona, en particular para la Barranca Huayatlaco.
15. Mejorar las condiciones actuales de 3 accesos viales a Santa Fe, antes de construir una Supervía.
16. Es necesaria una política integral más clara del transporte, con:
 - Rutas de transporte público del Metro a Santa Fé
 - Sistemas de transporte público de alta capacidad. Establecer un sistema vial segregado, entre transporte ligero y transporte de carga en principales vialidades de acceso a Santa Fe.
 - Horarios nocturnos obligatorios de circulación para el transporte de carga de las 10:00 P.M a las 06:00 A.M.
 - Transporte colectivo de bajo impacto de empleados y estudiantes, entre otras muchas acciones.

Consideraciones técnicas sobre la Supervía poniente. Movilidad urbana e Ingeniería de tránsito

Dr. Belisario Hernández Romo⁵

El proyecto de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje Los Poetas tiene su génesis en la **“Declaratoria de necesidad para el otorgamiento de una concesión para explotar y administrar una vía de comunicación urbana de peaje”**.

Las autoridades del GDF basan la declaratoria en:

- “Que el Gobierno de la Ciudad reconoce que es necesario ordenar la circulación de más de 4 millones de vehículos que al día de hoy circulan a una velocidad promedio de 20 km por hora, en horas de mayor demanda.
- Que es fundamental contar con vialidades suficientes *y eficientemente operadas* para aumentar y mejorar la red vial primaria, de manera que se eviten los congestionamientos y

⁵ Especialista en ingenierías de tránsito y movilidad urbanas. Creador del concepto de Macro Redes Urbanas de Movilidad Adaptiva Origen – Destino y Radiales de Costo por Beneficio. Desde Metropolitan Mobility Technologies Corp (MetTra) ha diseñado soluciones viales y redes de transporte público para ciudades en México y el extranjero.

cuellos de botella que provocan una gran pérdida de tiempo para trasladarse de un punto a otro.

- Que para solucionar la problemática referida (...) a partir de los estudios técnicos, sociales, ambientales y de viabilidad económica que se han venido desarrollando, el Gobierno del Distrito Federal ha considerado que la alternativa más adecuada consiste en una *vía urbana de peaje* que comunique la avenida Luis Cabrera en la Delegación La Magdalena Contreras con la avenida Centenario en la Delegación Álvaro Obregón, contando con entronques en las Avenidas Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario; proyecto que será ejecutado mediante el esquema de concesión, a efecto de no comprometer recursos públicos que pueden destinarse a otras áreas prioritarias del Distrito Federal.”

La metodología aplicada para llegar a esas conclusiones no cumple con los requisitos mínimos y el único estudio que se cita es insuficiente.

Para la elaboración de este tipo de proyectos debe contarse previamente con un diagnóstico serio. Para ello, es necesario

- desarrollar una metodología (definición del área en estudio, el horizonte de proyecto, los factores generales de transporte y movilidad),
- analizar las condiciones existentes (obtención de datos, geografía de movilidad, sistemas y modos de transporte, análisis de Movilidad Origen-Destino, aforos direccionales, usos de suelo y demografía),
- analizar la demanda de movilidades futuras (estudios de tránsito, distribución de viajes origen destino, proyecciones y crecimiento de la demanda, separación de modos, generación de viajes -actuales y futuros-, elaboración de anteproyectos, asignación de volúmenes vehiculares horarios, costo-beneficio de anteproyectos),
- analizar los impactos de la obra y las medidas de mitigación (declaraciones de impacto ambiental, vial, social, comercial y de valor de la tierra, y elaboración de propuestas de mitigación).

El único estudio en relación con transporte y movilidad que han presentado el gobierno y la empresa es la Encuesta Origen Destino del INEGI de 2007 (EOD) una metodología deficiente que no constituye un estudio de origen-destino-origen pues NO se establece la GEO-REFERENCIADA del ORIGEN de los viajes/persona/día horarios mañana, tarde y noche por modo de transportes incluyendo a ciclistas y peatones. Tampoco se determinan las trayectorias y el destino de los viajes en la ZMVM mucho menos los referentes a la zona de influencia del proyecto de Supervía Poniente en particular.

La falta de especialización en materia de ingeniería de tránsito y movilidad conduce a conclusiones inverosímiles, sin datos geográficos. La Encuesta de Origen-Destino 2007 del **INEGI concluye** que en la ZMVM **se realizan 21.6 millones de viajes por persona y día**. 16.8 millones **en transporte público**, lo que representa un **68%**, y 6.8 millones **en automóvil privado**, es decir, un **32%**.

Sin embargo, **el porcentaje promedio** (alto) de habitantes que utiliza medios motorizados en **un día hábil es de 66%**, es decir 14 millones de personas. Si consideramos que existen 4.5 millones de automóviles y que como promedio (bajo) transportan 1.3 pasajeros tendríamos 4.5 autos x 1.3

pasajeros = 5.85 millones sólo en un primer viaje de ida y a un solo destino. Bastaría considerar el regreso para concluir cuando menos se han realizado 11.7 millones de viajes completos.

En promedio un automóvil realiza 4.85 viajes completos por día, con una ocupación de 1.3 personas. Si consideramos lo 4.5 millones de automóviles obtenemos que se realizan 28.37 millones de viajes completos por persona. **El reporte de INEGI trasplanta las repuestas irrelevantes a la Supervía Poniente de una 500^{ava} parte del universo urbano al 100 % de la ZMVM, prorrateando los datos y bautizándolos como encuesta Origen – Destino 2007.**

El ahorro de tiempo que plantean sería en realidad de 1 minuto promedio, considerando el tiempo en casetas de cobro a las horas pico. Si se considera que el usuario pagaría \$28.00 por ahorrarse un minuto de tiempo, éste tendría que ganar en promedio \$13,400 pesos diarios para justificar ese ahorro.

Siempre y cuando los accesos y salidas no estuvieran “colapsadas o congestionadas” a las horas pico en el Periférico al Oriente o en Los Poetas al Poniente, que es precisamente el horario en el que tendría sentido pagar por una mayor velocidad de desplazamiento.

Como conclusión, la Supervía Poniente está muy lejos de representar un beneficio social o común razón que se esgrime para la concesión del derecho de vía prioritaria pública que avalaría la inversión con deuda.

Los estudios en que se basa la declaratoria de necesidad, base del GDF para plantear la Supervía Poniente como alternativa, son incorrectos e insuficientes. Segundo, la declaración de necesidad es inválida. Por tanto, la manifestación de impacto ambiental no tiene bases ni sustento.

Recomendaciones

1. Los concesionarios, proyectistas, constructores y operadores de la Supervía Poniente de Peaje han tomado como base esos malabares numéricos indebidamente y sin analizar la validez de los datos del INEGI – 2007, para hacer deducciones *ad hoc*.
2. Estos datos no pueden ser técnica ni matemáticamente comprobables o utilizables en lo general y mucho menos en lo particular en referencia a la Supervía Poniente. Estos números sirvieron de base en la propuesta de la Supervía Poniente para la declaratoria de necesidad por caso de utilidad pública; la concesión de usufructo del derecho de vía pública; el proyecto ejecutivo y capacidad de la supervía (sin proyección futura); la asignación de volúmenes vehiculares de usuarios estimados de la Supervía Poniente; la elaboración de proyectos ejecutivos de ingenierías de la Supervía Poniente; proyecciones financieras; Tasa Interna de Retorno y montos de peaje; “Declaración de Impactos Ambientales”.
- 3. No se debe avalar la construcción de la Supervía Poniente, con los estudios existentes.**
4. Es físicamente imposible agregar o desfogar 3,000 vehículos por hora en horas pico al periférico. No sólo por operar a capacidad, sino porque el espacio físico, los radios de giro y la velocidad operativa no lo permiten. Bastaría un análisis VisSim [modelo de simulación de tránsito] para comprobar la magnitud del error de este proyecto.

El Poder del Consumidor e ITDP México (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo) han propuesto alternativas a la Supervía para resolver los problemas de movilidad en el Poniente del DF

Estas organizaciones han propuesto cuatro corredores de Metrobús, con un costo mucho menor y con beneficios de movilidad para una mayor cantidad de personas. Estos corredores son:

1. Carril de ultra alta ocupación para transporte público en **Constituyentes**, que podría trasladar entre **150,000 a 200,000 usuarios por día**. El carril confinado iría por Constituyentes y por Circuito Interior en el enlace a Chapultepec, con conexión hacia la Central de Autobuses de Observatorio y con una única parada intermedia para transporte público urbano, frente a la Secretaría de Hacienda.
2. **Corredor del Metro Tacubaya** sobre la vialidad que sucesivamente toma los nombres de Camino Real a Toluca, Camino Santa Fe, Av. Vasco de Quiroga hasta llegar al Centro Comercial Santa Fe. Esta línea sería de 11.3 kilómetros con aforo aproximado de **123,200 pasajeros por día**.
3. **Corredor del Metro Mixcoac** sobre Revolución para tomar Molinos, cruzar Periférico y desplazarse por la vialidad que se llama sucesivamente Zurbarán, Av. Del Rosal, Av. Santa Lucía, Tamaulipas, hasta llegar al Parque Prados de la Montaña, al cual bordea por Desierto de Nubia, luego toma un costado del Centro Comercial Santa Fe, atraviesa Vasco de Quiroga y llega a la Universidad Iberoamericana en el punto en que termina Prolongación Reforma. La extensión de esta línea es de 11.1 kilómetros, para desplazar a 95,000 pasajeros por día.
4. **Corredor de Av. Revolución** (a la altura de la estación Doctor Gálvez del Metrobús-Insurgentes), baja por Av. San Jerónimo, toma Paseo del Pedregal, cruza Periférico, sigue por Picacho Ajusco y Circuito Ajusco hasta la colonia Prolongación Miguel Hidalgo, antes de llegar al Parque Nacional del Ajusco. La extensión de esta línea es de 10 kilómetros y puede transportar a **148,000 pasajeros por día**.

A partir de una simulación de transporte se evaluó que **la Supervía y los segundos pisos sobre Periférico incrementarían las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en 163 mil toneladas al año⁶**. En tanto el Metrobús logró reducir las emisiones en 80 mil toneladas de CO₂ con la operación de las dos líneas actuales (por lo cual incluso obtuvo un pago por bonos de carbono), la Supervía y los segundos pisos emitirán el doble de ese volumen. Esto es resultado de una quema adicional de 71.15 millones de litros de gasolina. Ese aumento en el consumo de combustible se debe a que este tipo de obras propicia desplazamientos más largos de los automovilistas que, en este caso, se estima añadirán 44,600 kilómetros al día, o 133.8 millones de kilómetros al año.

En conjunto, se estima que **los cuatro corredores darían servicio a 566,200 usuarios, doce veces más de los que usarían diariamente la Supervía**. Haciendo extensiva a los tres corredores la experiencia documentada con el Metrobús existente, más de 54,930 usuarios podrían ser propietarios de automóviles que dejarían su vehículo para aprovechar las ventajas de desplazarse en estas líneas de transporte público. Tan sólo esta cifra superaría al número de personas que

⁶ El estudio, realizado por consultores en modelación de transporte, fue realizado con el sistema Tranus y con base en la información oficial de los aforos de transporte público, usos de suelo, la encuesta origen-destino de 2007 y registros del aforo vehicular.

podrían ser beneficiadas con la Supervía, estimado en 45,000 (30 mil automóviles con ocupación promedio de 1.5 personas por vehículo).

Los 4 corredores suman una extensión de más de 38.4 kilómetros, lo que supera en más de cinco veces los 5.24 kilómetros de la Supervía. **El costo representaría el 42% del presupuesto inicial para la Supervía.** El costo de los tres corredores, incluyendo la adquisición de los autobuses, asciende a \$2,021.76 millones de pesos (estimando el valor del dólar en \$13 pesos). Este monto equivale al 42% de los \$4,800 millones de pesos que inicialmente se estimó como el costo de la Supervía Poniente.

A esto se suman otros beneficios menos cuantificables pero tangibles: la creación de estos corredores es una oportunidad para reordenar vialidades y zonas habitacionales que requieren mejores condiciones para desplazarse en forma segura a pie o en transporte público. Este tipo de obras eleva la calidad de vida sin promover cambios de uso de suelo, invasiones de áreas de recarga de mantos acuíferos o especulación inmobiliaria”, señaló Gerardo Moncada, coordinador de Transporte Eficiente en El Poder del Consumidor.

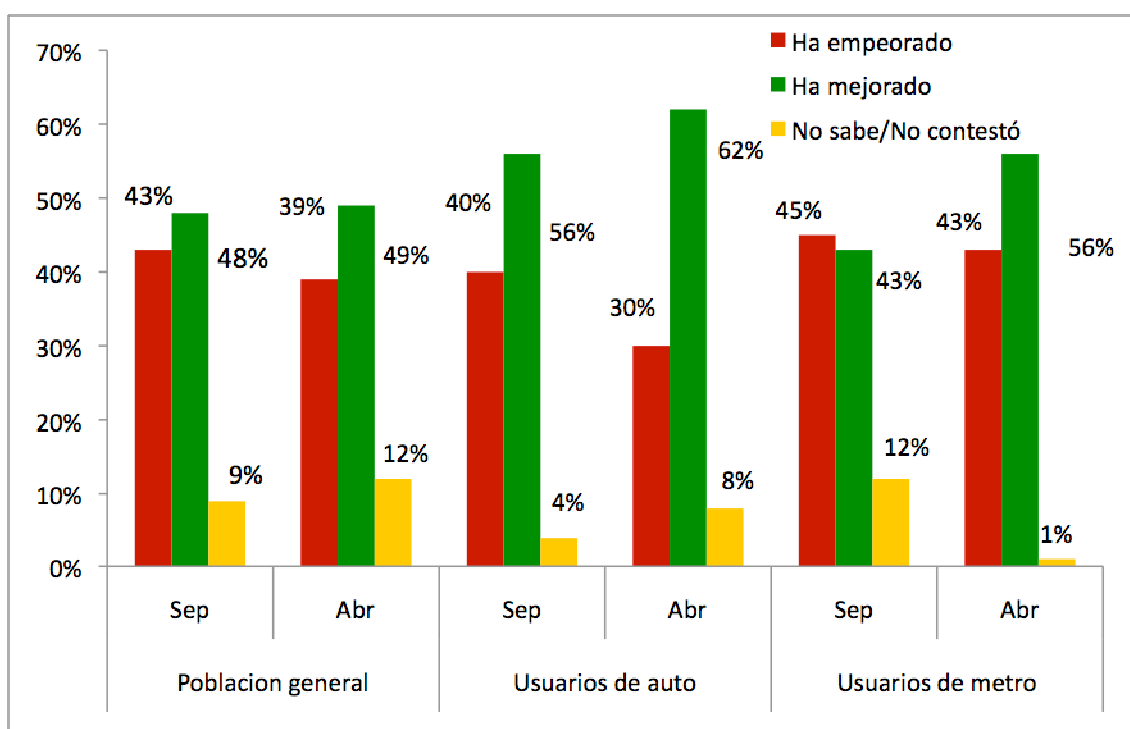
Fuente: Boletines de El Poder del Consumidor e ITDP, 17 de agosto y 22 de septiembre 2010

Cambios en la opinión pública sobre Supervía, el transporte público y las concesiones

A pesar de que en julio de 2010 se le dio gran publicidad a una encuesta supuestamente pagada por vecinos donde se favorecía la Supervía y fue elaborada por una empresa consultora basada en Santa Fé, a principios de octubre se publicó otra encuesta de una fuente más confiable (*El Universal*) que señala también la evolución de la opinión pública en estos meses de debate.

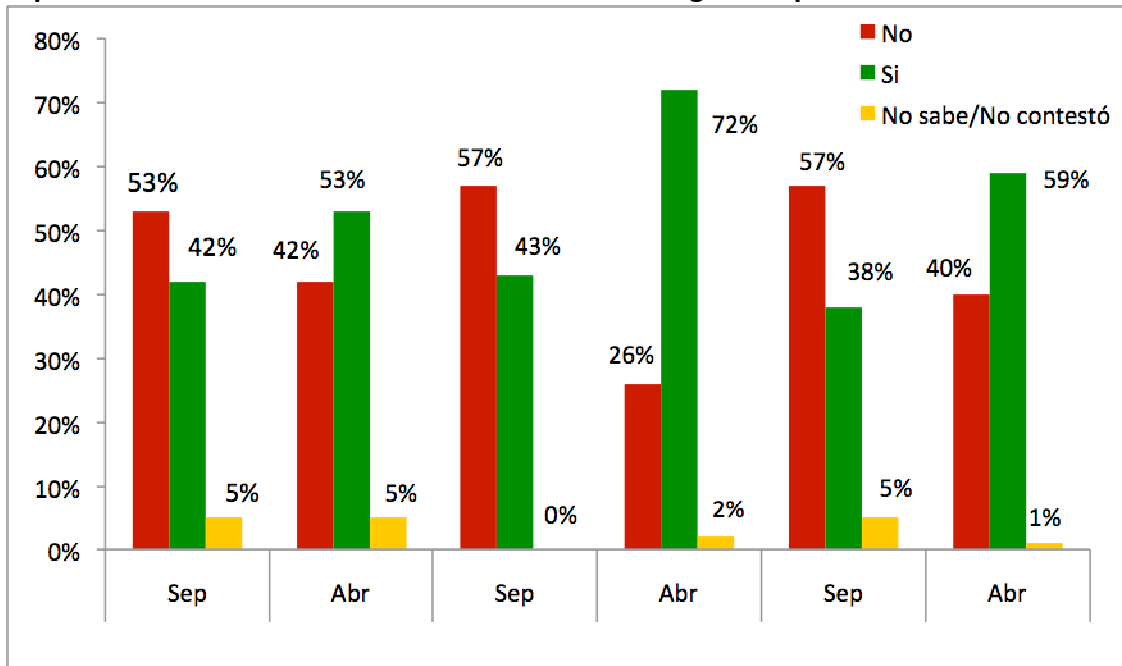
A continuación, se presentan los resultados más importantes:

En su opinión, ¿la construcción de los segundos pisos ha mejorado o empeorado la circulación de vehículos en la Ciudad de México?



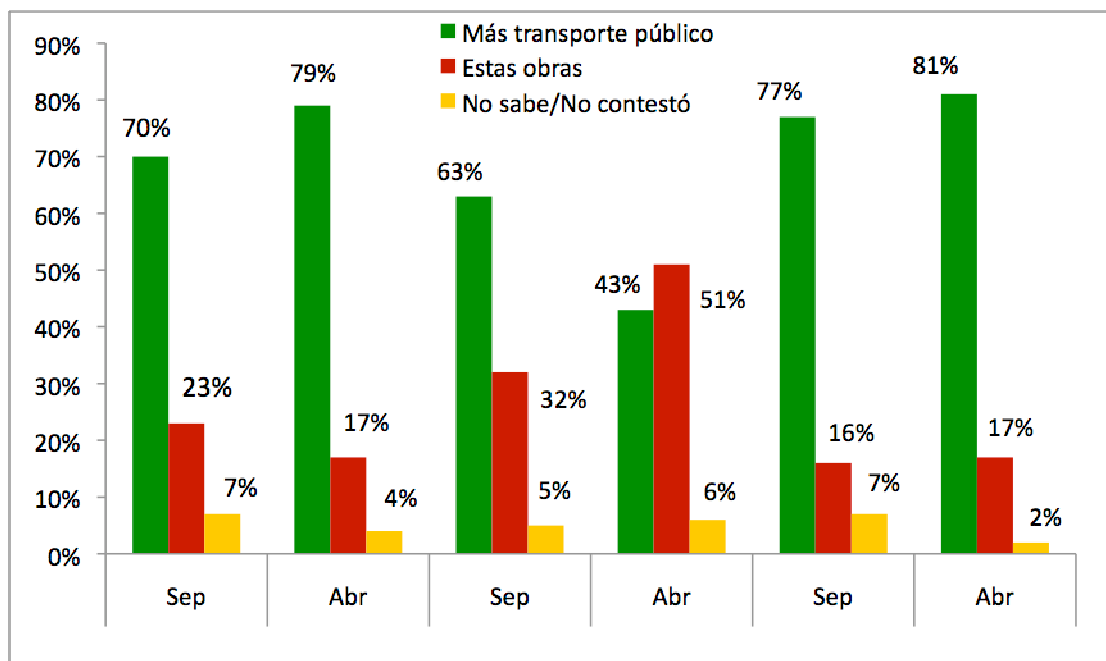
Aunque la población en general se encuentra dividida en opinión, cabe destacar que entre los usuarios de auto (los supuestos beneficiarios de esta política) la opinión de “ha mejorado” disminuyó en estos meses 6 puntos y “ha empeorado” aumentó 10 puntos, al mismo tiempo que el “No sabe” de los usuarios de metro aumentó 11%.

¿Cree que se deberían o no se deberían construir más segundos pisos en la Ciudad de México?



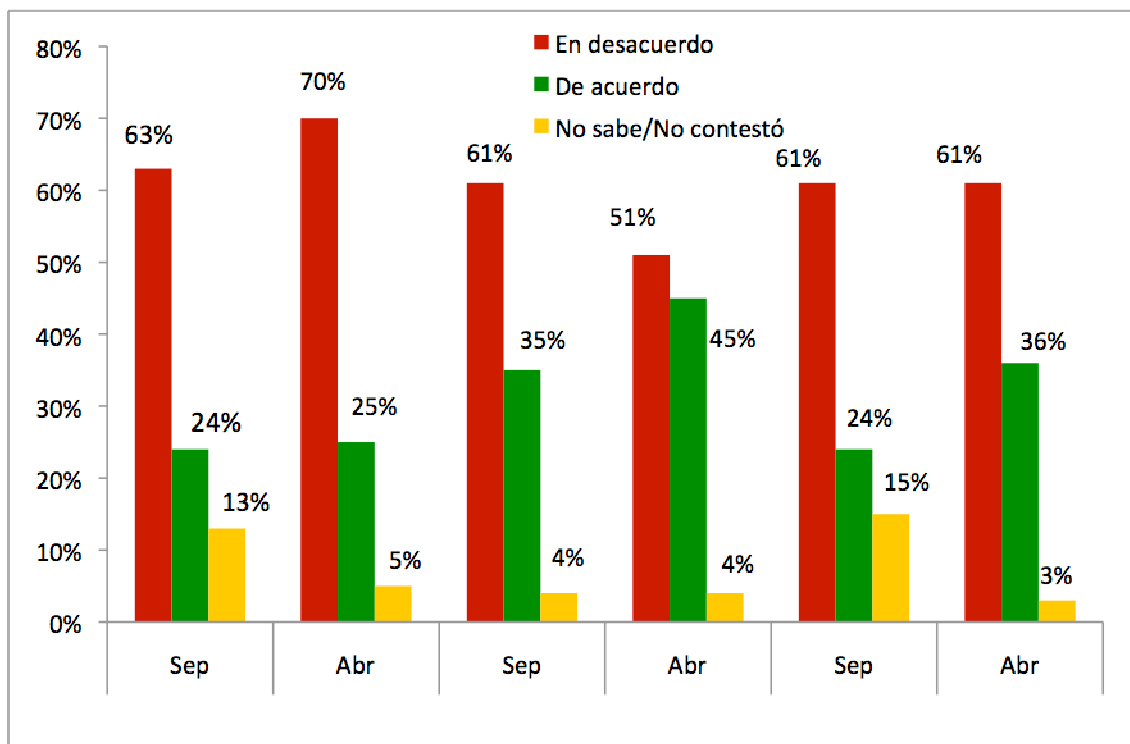
En estos meses, aunque nuevamente la opinión está dividida, claramente se revirtió la opinión favorable por construir más segundos pisos 11 puntos (de 53% bajó a 42% quienes está a favor, mientras subió de 42% a 53% quienes están en contra). Esto es aún más acentuado entre los usuarios de automóvil, entre quienes el cambio es de 15-20 puntos (de 72% a 57% a favor y de 26% a 43% en contra). Entre los usuarios del metro, la opinión igualmente se revierte entre 11-17 puntos (de 59% baja a 38% quienes están a favor y sube de 40% a 57% quienes están en contra).

Si usted pudiera elegir, ¿qué preferiría: que se construyeran estas obras o que se mejorara y aumentara el transporte público?



Hay una opción muy evidente favorable por el mejoramiento del transporte público, que se acentúa en estos meses, incluyendo un cambio de opinión entre los usuarios de auto. Quienes son supuestos beneficiarios de obras de infraestructura vial en los últimos meses, cambian de opinión 30 puntos a favor de mejorar el transporte público (de 43% a 63%) y disminuyen las personas a favor de la obras en 19 puntos (de 51% a 32%). Entre los usuarios de metro, se mantiene una opinión bastante estable a favor del transporte público, con un ligero aumento entre quienes “No saben/no contestaron”.

¿Está usted de acuerdo o en desacuerdo con que la nueva autopista que correrá por el Poniente de la Ciudad sea concesionada a un particular y sea de paga?



El rechazo a la concesión y vía de paga es claro. Entre quienes serían los usuarios reales (los usuarios de auto), este rechazo aumenta 10 puntos (de 51% a 61%) y disminuye su opinión favorable 10 puntos (de 45% a 35%). El rechazo de la población en general disminuye 13 puntos, subiendo sobre todo el “No sabe/No contestó”.

El precio de quienes estarían dispuestos a pagar por el uso de esta autopista disminuyó también de \$24.85 a \$21.07, entre abril y septiembre.

Fuente: El Universal, encuesta aplicada el 3-6 septiembre de 2010 a 1,000 ciudadanos con credencial de elector vigente en viviendas del D.F., con un 3.1% de margen de error.
<http://www.eluniversal.com.mx/graficos/pdf10/segundoss.pdf>

3.2. MESA 2: Legalidad y derechos humanos. Conclusiones y recomendaciones

Supervía: un atentado contra los derechos humanos y la democracia

Lic. Luis Miguel Cano⁷

La obra carece de justificación técnica, como ha quedado demostrado desde la primera mesa con la intervención del doctor Belisario Hernández Romo. Además, la obra se está llevando a cabo en violación de varios derechos humanos y disposiciones legales. Sin información oportuna y con total menosprecio al derecho de participar directamente en la conducción de asuntos públicos, el gobierno del D.F. emprende una obra sin ponerla a debate, sin considerar alternativas y en beneficio de empresas a las que adjudicó directamente su concesión.

Forzado a informar a medias de la obra, gracias al esfuerzo organizado del movimiento que se opone a la construcción de la Supervía, la estrategia del gobierno continúa siendo la misma: la obra va porque va. A ello añade a últimas fechas dividir a la población, armando un movimiento por el sí a la Supervía carente de razones, a mano alzada.

Principal beneficiaria de la construcción de la Supervía: la empresa concesionaria, a la cual sin arriesgar un peso e incluso con la posibilidad de que su inversión provenga de financiamientos, se le asegura recuperar su inversión con una ganancia anual del diez por ciento. Ante cualquier eventualidad, el gobierno de la capital asume todos los riesgos, bajo un esquema que asegura ganancias privadas y deja los riesgos a costa de recursos públicos.

Supervía: un atentado contra el medio ambiente y el agua que aseguran la sustentabilidad de la ciudad de México. Autorizaciones de las autoridades del gobierno comprometidas desde el título de concesión, con costo para el gobierno si no las hubiera dado.

Supervía: un atentado a la legalidad. Sin rastros de autorizaciones federales en lo relativo al agua y sin contar con estudios de impacto urbano, dejando a la empresa el cuidado de la observancia de los deberes de las autoridades en torno al medio ambiente, la Supervía cuenta con el despreocupado apoyo del gobierno, pues eso era lo comprometido desde el título de concesión.

Se destaca el compromiso democrático del movimiento que sigue apelando a las herramientas del estado de derecho frente a tanta arbitrariedad.

⁷ Abogado por la Escuela Libre de Derecho. Codirector de Litiga (Organización de Litigio Estratégico en Derechos Humanos). Profesor titular del Seminario de Derecho Constitucional desde 2005 y director de la clínica de Derechos Humanos de la Escuela Libre de Derecho.

Ilegalidad y acciones jurídicas contra la Supervía

Mtro. Alfonso García Castillo⁸

Son diversos los actos que dan origen a la llamada Supervía. Si bien se puede señalar de forma oficial que todo esto comienza con una declaratoria de necesidad, lo cierto es que son un cúmulo de actos previos los que sirvieron para “allanar” el terreno para el inicio de la obra, estos actos previos lamentablemente se hicieron de manera sigilosa y sin dar aviso a los afectados.

Los actos administrativos que se están combaten en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo el Distrito Federal son dos:

- **Resolución Administrativa de Evaluación de Impacto Ambiental** dictada con sello de fecha 9 de julio de los corrientes, por el C. Ing. BERNARDO LESSER HIRIART, DIRECTOR GENERAL DE REGULACIÓN AMBIENTAL, con folio de ingreso 14556/2010 y Expediente DEIA-ME-0448/2010, Oficio SMA/DGRA/DEIA/004374/2010; sobre la Manifestación de Impacto Ambiental presentada por Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable en fecha 27 de mayo de 2010,
- **Titulo de Concesión** otorgado por el Gobierno del Distrito Federal por Conducto de su Oficial Mayor en fecha 6 de abril de 2010 a favor de “CONTROLADORA VIA RAPIDA POETAS SOCIEDAD ANONIMA PROMOTORA DE INVERSIÓN DE CAPITAL VARIABLE” para el uso, aprovechamiento, explotación y administración del bien del dominio público identificado como “VIA DE COMUNICACIÓN URBANA DE PEAJE”.

Vale la pena señalar que como se puede observar ambos actos tienen más de tres meses de haberse emitido, sin embargo no fueron hechos públicos por lo que es hasta agosto que se pueden combatir. Los puntos que se utilizan en contra de estos actos son:

Por la resolución que autoriza la Manifestación de Impacto Ambiental:

- La autorización a la Manifestación de Impacto Ambiental no cumple con los requisitos de ley. Al no haberse hecho la consulta pública que la Ley Ambiental en el DF exige para su elaboración, la autoridad no solo fue omisa en ese punto, sino que de manera por demás arbitraria responde en escritos oficiales que “no se consideró necesaria la realización de una consulta pública”.
- La manifestación de impacto ambiental y el documento donde se otorga un dictamen positivo a la misma no respetan el decreto por el que se declara a la Barranca de Tarango como “Zona e Valor Ambiental”. En dicho decreto se establece que en dicha zona se podrá construir una vialidad de 2 carriles por lado, siendo que en la manifestación de impacto ambiental se establecen 3. De acuerdo a la ley esto no debió haberse autorizado.
- Se impugna también este acto porque la autoridad se extralimita en sus funciones al ordenar y evaluar medidas de mitigación a cuerpos de aguas nacionales al ser esto materia de autoridades federales que no han intervenido en forma alguna.

⁸ Abogado, egresado de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán. Tiene estudios de Derechos Humanos y Democracias, tomó cursos de especialización en Sistemas Interamericano de Protección a los Derechos Humanos y en Sistemas Universal de los Derechos Humanos en Washington y Ginebra. Fue coordinador de Cabildeo de Amnistía Internacional en México ajustando a estándares internacionales los tipos penales de tortura en la Ciudad de México y otras entidades del país. Actualmente es integrante del equipo jurídico del Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria OP, A.C., donde realiza actividades de defensa de casos de violaciones a los derechos humanos, a nivel nacional y en los sistemas Interamericano y de Naciones Unidas. Ha publicado en diversos diarios y revistas.

- Se emitió un estudio de impacto urbano sin que se halla elaborado el estudio de impacto urbano ambiental que la ley establece y que corre a cargo de Secretaría de Desarrollo Urbano.

Por el Título de Concesión:

- Se pide la nulidad del título toda vez que establece condiciones que van más allá de las atribuciones naturales de la autoridad, pues el Título tiene una cláusula que establece:
- *“SEPTIMA. Autorizaciones, licencias y permisos. Será responsabilidad de la Concesionaria la oportuna obtención de todas las autorizaciones, licencias permisos y consentimientos de cualquier dependencia o entidad de la Administración Pública Federal y/o del Distrito Federal (incluyendo sus delegaciones) que se requieran para la construcción de la Vía y Obras Complementarias, en el entendido de que en todo momento la Dependencia Auxiliar y las Autoridades Gubernamentales Competentes coadyuvarán con la Concesionaria en la obtención de cualquiera de dichas autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos, incluyendo sin limitar las autorizaciones que se requieran en materia ambiental.”*
- La cláusula transcrita atenta contra el principio de imparcialidad que debe guardar un servidor público encargado de dictaminar, máxime cuando en materias como ambientales o desarrollo urbano se pretende salvaguardar los derechos de la población en su conjunto. En este caso la cláusula convierte al gobierno del DF en un gestor de la empresa constructora
- Se reclama así mismo que se pretende concesionar un bien llamado “Vía de Comunicación Urbana de Peaje”, siendo que este tipo de vialidad no se encuentra contemplada en la Ley de Vialidad por lo que o se estaría concesionado un bien público existente.
- Hay además de esto varios argumentos meramente técnicos en cuanto a la motivación y fundamentación de los actos y la capacidad de los funcionarios que lo elaboraron, así como uno en el que se cuestiona que el funcionario encargado de elaborar el dictamen sobre la Manifestación de Impacto Ambiental fue socio fundador e la empresa que lo elaboró faltando de nueva cuenta el gobierno del Distrito Federal al principio de imparcialidad contemplada en la Ley Federal de Servidores Públicos y en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

Recomendaciones

5. Buscar la nulidad el Título de concesión toda vez que establece condiciones contrarias a la imparcialidad a la que están obligadas las instituciones.
6. Revisar los procedimientos por los que se otorgaron autorizaciones y permisos a “CONTROLADORA VIA RAPIDA POETAS SOCIEDAD ANONIMA PROMOTORA DE INVERSIÓN DE CAPITAL VARIABLE”, demandando la nulidad o revocación de aquellas que no cumplieron con la normatividad establecida para el efecto.
7. Se investigue y sancione a servidores públicos que hayan incurrido en responsabilidad al favorece a la empresa concesionaria en detrimento de la ley.
8. Se revoque la autorización a la Manifestación de Impacto Ambiental por ser contraria a la normatividad ambiental vigente.
9. Se suspendan las obras de la “Supervía” hasta que se establezca un diálogo real y participativo en el que se analicen las diversas opciones y propuestas de las personas afectadas.

La defensa de los derechos humanos como medio de construcción de comunidad. El caso de la organización del Frente Amplio contra la Supervía poniente

Lic. Simón Alejandro Hernández León⁹

Los nadies: los hijos de nadie, los dueños de nada.
Los nadies: los ningunos, los ninguneados, corriendo la liebre, muriendo la vida, jodidos, rejodidos:
Que no son, aunque sean.
Que no hablan idiomas, sino dialectos.
Que no profesan religiones, sino supersticiones.
Que no hacen arte, sino artesanía.
Que no practican cultura, sino folklore.
Que no son seres humanos, sino recursos humanos.
Que no tienen cara, sino brazos.
Que no tienen nombre, sino número.
Que no figuran en la historia universal, sino en la crónica roja de la prensa local.
Los nadies, que cuestan menos que la bala que los mata.

Eduardo Galeano

El silencio del gobierno expresa el desdén de un gobierno hacia la ciudadanía o al menos a un sector de ésta. La evidente actitud prejuiciada y discriminatoria que ha mostrado el Gobierno del Distrito Federal, al calificar a los integrantes del Frente amplio como “ignorantes”, “desconocedores de la ley” o de señalar que el gobierno “hace lo que quiere porque es gobierno”; tiene una explicación causal: Los vecinos aquí presentes no representan un capital político significativo con miras a los intereses personales de quien encabeza el gobierno central. Tampoco representan los grupos económicos cuyos intereses favorece este gobierno y que se encuentran impulsando en el fondo este megaproyecto. Tampoco son parte de los grupos sociales de sectores medio y alto con los que el gobierno pretende congraciarse, a través de la realización de esta obra.

La actividad estatal engendra un doble agravio: además del despojo, la discriminación y la negativa a los derechos a estos grupos, los pretendidos beneficios no se quedan en el ámbito local ni representan un beneficio colectivo; por el contrario, son realizados para beneficiar a grupos muy reducidos de población pero con capacidad económica y peso político suficiente para lograr que el estado impulse un proyecto favorable a sus intereses. La intransigencia, como la han llamado, no viene del Frente Amplio.

Si bien esta obra beneficia intereses privados, ha sido el gobierno del Distrito Federal quien ha incurrido en las múltiples y continuadas violaciones de derechos humanos y ha diseñado una estrategia compuesta de carácter financiero, legal y político para impulsar a toda costa este proyecto. Primero, realizó un trabajo de disuasión violenta que incluyó visitas domiciliarias y amenazas. En esta situación no sólo actuaron representantes del gobierno central y delegacional, además algunos dirigentes del PRD, buscaron aniquilar la resistencia y organización de los vecinos

⁹ Abogado, egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México, actualmente cursa la carrera de Estudios Latinoamericanos en la misma universidad, ha investigado temas de contenido social con estudiantes indígenas y en comunidades rurales. Ha trabajado en la Sección Jurídica y de Procuración de justicia del Centro Coordinador de Desarrollo Indígena de la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, Delegación San Cristóbal de las Casas en 2004. Ha dictado diversas conferencias. Es defensor de los derechos humanos y actualmente colabora en el Área de Defensa Integral del Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez.

que iban a ser expropiados. La lógica mercantil como medio de cooptación, disuasión y fractura del movimiento ha sido la principal estrategia. El gobierno no sólo ha incurrido en severas ilegalidades y violaciones a los derechos humanos, además ha buscado subsanar estas situaciones comprando y silenciado conciencias, lucrando con la necesidad de las familias afectadas.

Cuando esta estrategia no funcionó, buscó ganar a la opinión pública convenciendo a la ciudadanía de las “bondades” y “urgencia de la obra”, como la estrategia mediática no fue suficiente buscó también el descrédito público de los integrantes del Frente Amplio. La intransigencia debemos decirlo claramente ha sido unilateral: ha provenido del gobierno de la ciudad, y no de los ciudadanos que han buscado por todos los medios dialogar con el gobierno y discutir frente a la opinión pública sus argumentos. Prueba de ello es esta mesa de debate que rechazó el gobierno del Distrito Federal.

El Gobierno de la ciudad utiliza una discursividad que a partir de una pretendida defensa del medio ambiente busca lograr hegemonía y hacerse del respaldo de la ciudadanía, con ello pretende ocultar los verdaderos intereses que ocultan esta obra. La obra fue adjudicada a la española OHL Concesiones México SA de CV, y a Copri SAPI de CV empresas privadas de capital extranjero con fuertes intereses en su calidad de desarrolladores en la zona de Santa Fe y como constructores de autopistas urbanas en el área metropolitana. La claudicación del gobierno del Distrito Federal frente a la voracidad de las empresas privadas ha sido tal que incluso la declaración de necesidad de la vía de peaje emitida por el gobierno fue realizada tomando en consideración únicamente los datos que las empresas le proporcionaron, datos que han sido fuertemente criticados por los especialistas en urbanismo e ingeniería por su falta de veracidad. Además en el título de concesión el gobierno se comprometió a facilitar y gestionar ante las autoridades todos los permisos requeridos para la obra. Es evidente que este proyecto terminaría facilitando la urbanización de intereses inmobiliarios afectando irreversiblemente uno de los pocos pulmones de la ciudad de México y lugar de recarga de los mantos acuíferos de la Ciudad.

El extremo de la operación a favor de los intereses de las empresas se ve en el caso de personeros del estado como Alejandro Rafael Nyssen Ocaranza quien fue director general de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente del GDF, cuando antes fue socio fundador y director general de la empresa que elaboró el dictamen sobre la obra.

El Frente Amplio contra la Supervía ha ido viviendo una pedagogía política en condiciones de adversidad. A través de actividades como talleres y mesas de reflexión, de movilizaciones, de estudio y reflexión colectiva y del campamento permanente; las mujeres y los hombres han ido participando de un acercamiento crítico a la realidad y de análisis a las determinantes estructurales que dan lugar a estas problemáticas. La heterogeneidad del movimiento lejos de constituirse en un obstáculo, ha enriquecido de manera sustantiva la conformación y actuar del movimiento social.

Han llevado su voz al espacio público y han ido constituyendo acercamientos con otros grupos y movimientos que defienden sus legítimos derechos, creando nuevas formas solidarias que posibilitan otras su acercamiento e inclusión con luchas y formas de participación. En el discurso de los derechos humanos, han encontrado y potenciado una oportunidad para reafirmarse en una praxis política que conjuga reflexión y acción. Su presencia en el espacio público ha sido relevante porque han respondido con una superioridad ética a los embates del gobierno. Frente a la ilegalidad y arbitrariedad del gobierno han interpuesto los recursos legales, solicitudes de información, y ejercicio del derecho de petición, entre otras. Frente a la provocación e intimidación,

han contestado con el carácter pacífico del movimiento, frente a la intención de los partidos políticos de hacerse del control del movimiento han reafirmado el carácter apartidista del mismo, han exigido a los representantes populares y a los partidos políticos acciones concretas y no demagogia con intención electoral.

Cuando el gobierno pretendió comprar conciencias y fragmentar los vínculos de solidaridad social, respondieron con muestras de comunitarismo, de respaldo y de organización de actividades que han reactivado la vida de la comunidad y han reafirmado el sentido comunitario de existencia, cuando intentaron realizar de manera ilegal las obras respondieron con un plantón que es un botón de dignidad, participación, actividades culturales, que destella luz, esperanza y vida. Frente al desdén del gobierno y la carencia de argumentos han salido a brindar su palabra y su razón a la ciudadanía, con la participación de la sociedad, de las organizaciones sociales y de especialistas.

Recomendaciones

10. La obra carece de sustento jurídico, técnico y social para ser realizada por lo que debe suspenderse de forma inmediata.
11. Se debe dar vista además a la Secretaría de Protección Civil para que en el ámbito de sus facultades requiera a las autoridades y a la empresa que ostenta la concesión a que acrediten fehacientemente que se cubre con toda la normatividad, requisitos, autorizaciones y permisos, atendiendo a la concurrencia de competencias entre la Federación y el Gobierno de la Ciudad. La obra debe ser cautelarmente suspendida mientras la Secretaría ejerce su facultad de investigación y al concluir la misma debe decretarse la suspensión definitiva.
12. Dar vista a las dependencias Federales para que expresen en el ámbito de sus perspectivas competencias si se requiere de algún permiso o existe competencia concurrente en el asunto. Particularmente solicitar al INAH que examine si hay alguna afectación a alguna área de Conservación de Patrimonio, de Monumentos Históricos o de cualquier otra índole que sea relativa a su competencia
13. Suspensión definitiva de la obra apoyada en las violaciones que han sido acreditadas que son de imposible reparación y que no se subsanan con una actividad restitutoria del Gobierno del Distrito Federal y siendo irreparables implican necesariamente la suspensión de la obra, con independencia de que algunas violaciones ya hayan cesado y que otras pudieran ser reparadas.
14. Suspender las obras y cualquier otra situación que guarde conexidad con ellas en tanto exista litispendencia, particularmente de los juicios de amparo, el juicio de nulidad de la Manifestación de Impacto Ambiental, los procesos de denuncia ante la PAOT y el juicio de amparo contra la Declaración declaratoria de área de valor ambiental del Distrito Federal” con categoría de Barranca a la “Barranca de Tarango”.
15. Solicitar la anulación del Título de concesión, ya que convierte al Gobierno de la Ciudad en gestor de una empresa privada y se genera un conflicto de interés entre los intereses públicos que debe salvaguardar el gobierno y los intereses privados que se obliga a favorecer.
16. Sin prejuzgar, se deberán anular todos aquellos actos jurídicos que se hayan hecho con trasgresión a la ley, así como los actos derivados de los actos ilícitos. Si existen vicios en la Manifestación de Impacto Ambiental deberá anularse el otorgamiento del título de Concesión. Si la declaratoria de área de valor ambiental del Distrito Federal” con categoría de Barranca a la “Barranca de Tarango” del Distrito Federal resultara inconstitucional se deberá anular en consecuencia los hechos jurídicos que prevé como la Manifestación de Impacto Ambiental; Si los decretos expropiatorios son anulados en el juicio de amparo, también los actos jurídicos que estos implicaban, etc.

17. La obra debe ser suspendida inmediatamente y sin condición alguna. Cualquier intento de obra deberá tener como base el diálogo abierto, público e informado. Ninguna obra se debe realizar trasgredido los derechos ciudadanos y de la comunidad.

La Supervía, vista desde los derechos de la infancia

Dra. Mónica González Contró¹⁰

Uno de los grupos más invisibilizados en todo proceso de toma de decisiones públicas es sin duda la infancia. Esto resulta explicable por el hecho de que niñas y niños no pueden influir mediante el ejercicio de los derechos políticos en estas decisiones, pero en modo alguno supone que no puedan ser afectados y que no deban ser tomados en cuenta, pues la mayoría de las veces son además los más vulnerables a los efectos de dichas políticas.

Hemos construido sociedades “adultocéntricas”, es decir, en donde únicamente los intereses, la voz y la visión de las personas adultas es tomada en consideración. El efecto de esta tendencia es que niñas y niños ven cada vez más limitado el ejercicio de sus derechos.

En el caso de las decisiones tomadas alrededor de la construcción de la Supervía Poniente queda claramente reflejada esta tendencia a la invisibilización y la vulneración de los derechos de la infancia derivada de una decisión que busca privilegiar el punto de vista adulto y, en especial de un grupo reducido de personas.

Algunas consideraciones y recomendaciones son las siguientes:

18. La construcción de la Supervía privilegia el uso del automóvil. Esto reduce la posibilidad del ejercicio de la autonomía en niñas y niños, pues como es evidente, la posibilidad de conducir requiere de tener cierta edad. Pero además la urbanización centrada en el uso del coche confina a niñas y niños a sus casas y genera dependencia para la movilidad, a cualquier punto cercano, hacia una persona adulta por el riesgo que supone el tránsito peatonal, especialmente de niños, por vías de alta velocidad. Esta situación, ya suficientemente deteriorada a causa de la inseguridad, se ha visto agravada en los últimos años por la estimulación del uso del automóvil.
19. Las formas de urbanización que ha adoptado en los últimos años la ciudad constituyen una grave amenaza para el ejercicio de los derechos, debido a que es claro que lo que se busca es la movilidad adulta –y de ciertos sectores- a costa de la seguridad de los niños, la construcción de áreas verdes, la construcción de aceras en donde se pueda transitar con facilidad.
20. Es evidente que la situación de la ciudad ha cambiado drásticamente en los últimos años. Quienes crecimos hace algún tiempo en el Distrito Federal tuvimos la posibilidad de apropiarnos de la calle para hacer ejercicio de la autonomía propia de la infancia. En la calle de una ciudad amigable con los niños puede darse la socialización, la conformación del tejido social y el ejercicio del derecho al juego libre con los vecinos del barrio, así como la libertad de reunión y asociación, reconocidos en las leyes nacionales e internacionales¹¹. En buena medida la desintegración de las redes de solidaridad social que hemos sufrido en los últimos años deriva de esta forma de urbanización salvaje en donde el otro –antes el vecino, el amigo- se convierte en un extraño que puede amenazar nuestra seguridad. El uso del automóvil privilegia desde luego esto, en la medida en que imposibilita la vida dentro del barrio. Pongamos un ejemplo gráfico ¿expondríamos a nuestras niñas y niños a ir a la tienda, o les permitiríamos jugar a las orillas de una vía de alta velocidad? Y dentro de este sector resultan especialmente vulnerables

¹⁰ Doctora en derechos fundamentales por la Universidad Autónoma de Madrid. Investigadora del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Especialista en derechos de niñas, niños y adolescentes.

¹¹ Convención de los Derechos del Niño, Ley para la Protección de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes y Ley de los Derechos de las Niñas y los Niños en el Distrito Federal

las hijas e hijos de las familias con menos posibilidades económicas, quienes deberán pagar el costo de la violación a sus derechos en una doble dimensión: por ser niños y por ser pobres.

21. Por otra parte, es evidente que los costos medioambientales a largo plazo pasarán la factura a quienes hoy son niños y que heredarán las consecuencias de una decisión que ignoró sus intereses y en la que no tuvieron ningún tipo de participación. En este sentido es indubitable que la afectación del medio ambiente, como lo han señalado los expertos, será grave a corto, mediano y largo plazo.
22. Las zonas que se pretenden afectar con la construcción de la Supervía constituyen enclaves privilegiados de la ciudad en donde todavía existen redes de solidaridad derivadas de una identidad cultural heredada de muchos años, incluso siglos, y que hoy por hoy son supervivientes de un sistema que todo lo devora. El derecho de las niñas y niños residentes de esos barrios a la identidad cultural también debe ser tomado en consideración como un elemento de primera importancia. La desintegración de las comunidades supone violar este derecho que no puede ser restituido de otra manera ¿Qué sucederá con las tradiciones, las celebraciones comunitarias, los vínculos sociales derivados de una identidad construida alrededor de un espacio que ha sido aniquilado por la ciudad? El daño provocado ya parece irreparable y resulta difícil hacer un diagnóstico preciso de la afectación que ya han sufrido niñas y niños.
23. La resistencia cobra así todo el sentido de la defensa de algo más allá de un bien inmueble. Supone la defensa de un conjunto de derechos profundamente relacionados, pero especialmente los derechos de la población más vulnerable, que deberá asumir las consecuencias más graves de decisiones en las que ni siquiera se le ha considerado. Y en este punto es necesario recordar que, según nuestra legislación, el interés superior del niño¹² debe ser considerado en todas las decisiones que afecten la vida de la infancia, pero que además los derechos de los niños tienen prioridad¹³ respecto de los derechos de los adultos, y en ningún caso pueden ser condicionados por el ejercicio de los derechos de éstos.
24. Pretender que mediante las decisiones de urbanización de la ciudad no se afectan los intereses de la infancia es ceguera o hipocresía, pues justamente las normas destinadas a proteger a este grupo de la población tienen como fin dar voz a los intereses de quienes generalmente les es negada la posibilidad de participar en los asuntos que tendrán consecuencias futuras, pero sobre todo presentes, en sus vidas, en su ser niñas y niños.

¹² El principio del interés superior del niño está reconocido en el artículo 3 de la Convención de los Derechos del Niño, el artículo 3 de la Ley para la Protección de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes y el artículo 4 de la Ley de los Derechos de las Niñas y los Niños en el Distrito Federal

¹³ El derecho de prioridad está reconocido en el artículo 4 de la Ley para la Protección de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

Leyes y planes contradichos por la Supervía

Dra. Catalina Pérez Correa¹⁴

Hay un desfase entre los lineamientos y objetivos planteados por el gobierno, y su gestión. La Supervía no privilegia personas ni ayuda a generar equidad- privilegia a personas con autos y con recursos para pagar casi 60 pesos al día en peaje, un costo por encima del salario mínimo establecido para una jornada ordinaria de trabajo en la ciudad.

La Declaratoria de Necesidad publicada en la gaceta oficial diciembre de 2009 (documento que justifica la creación de la supervía), afirma “que es necesario que los habitantes del D. F. puedan desplazarse con fluidez, seguridad y reducción de tiempo.” ¿A quién se está otorgando este derecho?, El proyecto plantea un esquema excluyente en el que los que tienen recursos (coches), viajan con seguridad y rapidez, mientras que quienes no lo tienen, pueden quedarse con la alternativas que hoy existen. El segundo piso es para quienes tienen auto. El inframundo, para los que no pueden pagar.

Para un caso extremo de un proyecto que no toma en cuenta a los ciudadanos pobre, pensemos en los Puentes de los Poetas, en donde ni siquiera se construyeron banquetas. Quienes han pasado por ahí, han visto a las personas, personas que viven en las barrancas y que no tienen auto. Caminando hacia o de Santa Fe, a sus trabajos. Caminan sobre el carril de baja velocidad, exponiendo sus vidas. ¿Qué alternativas de movilidad da la Supervía a estas personas?

Pero el punto no es sólo una elección entre autopista de cuota o autopista gratuita. Si así fuera, sería solo cosa de hacerla gratuita. Sin embargo, hay un tema ambiental que es crucial para todos los capitalinos. Es indispensable que entendamos los costos que implica la autopista de cuota que se está construyendo ya **hoy** sobre áreas naturales protegidas.

La pregunta que hago es ¿porqué una autopista de cuota frente a la preservación del medio ambiente, frente al derecho al agua de todos los capitalinos?

Recomendaciones

25. El Plan General de Desarrollo del Distrito Federal plantea la conservación del suelo del Distrito Federal como uno de los ejes del equilibrio ambiental de la Zona Metropolitana del Valle de México: “Mediante el ordenamiento territorial se buscará evitar que la expansión urbana, las construcciones y asentamientos humanos pongan en riesgo los ecosistemas del suelo de conservación, zonas de reserva ecológica, áreas verdes, bosques y barrancas. Se promoverán alternativas de movilidad urbana a través de medios no contaminantes o de bajo impacto ambiental. En particular se pretende: **proteger el acuífero de posibles riesgos de contaminación y se diseñará y se pondrá en marcha el Plan Maestro de Rescate Integral de la**

¹⁴ Es licenciada en Derecho del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y maestra y doctora en Derecho por la Universidad de Stanford, California. Entre 1999 y 2000 fue asistente de investigación en el Departamento de Derecho en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). De 2001 a 2002 fue asistente de Investigación en la División de Estudios Jurídicos del Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE). De 2006 a 2009 fue profesora Titular de Carrera Medio Tiempo en Facultad de Derecho de la UNAM. Y desde enero de 2010 es investigadora en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la misma UNAM. Sus líneas de investigación son el enfoque sociológico y antropológico de los procesos legales. En particular ha estudiado el funcionamiento del sistema de justicia penal mexicano y la implementación de políticas públicas en la materia; la construcción de la legitimidad y organización social; así como la generación de confianza en la ciudadanía. Ha publicado diversos artículos en las revistas *Cauces* de la UNAM y *Enfoque* suplemento de *Reforma*, así como en obras colectivas y en el diario *El Universal*.

Cuenca del Río Magdalena.”

¿Qué sucedió con el plan de rescate a la cuenca del río Magdalena? La ciudad de México actualmente importa más del 30% de su agua del sistema Cutzamala y del Lerma. Esto ha causado enormes conflictos en las poblaciones que son despojadas de su agua para traerlas a la ciudad. Recuerden los conflictos con las mazahuas en el 2006, ellas luchaban por defender su agua, con la que siembran, lavan los platos, bañan a sus niños y cocinan la comida.

26. Es necesario, por el bien de todos, **detener el crecimiento de la mancha urbana en las zonas de recarga. Los especialistas lo tienen claro, y el gobierno lo tiene claro- lo vemos en su plan.**
27. Es fundamental darnos cuenta que con este proyecto estamos afectando el derecho al agua no sólo de los capitalinos, actuales y de las futuras generaciones, también el derecho de los pueblos de quien dependemos para tener agua.
28. Analizar otras **alternativas de transporte**, como:
 - Hacer carriles de coche compartido. En los que un carril (en Reforma y los Poetas) es reservado para quien lleva más de dos personas en el auto.
 - Hacer puentes y vialidades reversibles.
 - Tren elevado, también contemplado en el plan 2007-2012.
 - Construir Metrobús sobre Reforma.
 - Utilizar las vías que ya existen para construir mejores vialidades (Águilas, Reforma, Palmas)
29. Repoblar el centro como prioridad; no conectar y seguir fomentando el crecimiento hacia el Poniente.
30. Elevar impuestos a quienes tienen oficinas en Santa Fe- y bajarlos en el centro, donde ya hay mucha infraestructura y donde se puede mejorar el transporte público sin afectar las zonas de recarga.

La Supervía, violación de un conjunto de derechos humanos

Dr. Rodrigo Gutiérrez Rivas¹⁵

En primer lugar, un recordatorio sobre el papel de los derechos humanos en el Estado Democrático de Derecho contemporáneo. En tanto que se trata de normas que protegen los intereses más relevantes de las personas, los derechos gozan del más alto rango jerárquico dentro de los ordenamientos jurídicos. De ello se desprende que todas las decisiones de todas las autoridades públicas se deben guiar por el contenido de dichas normas. Tanto las sentencias de los jueces, como las leyes producidas por el legislativo, así como cualquier decisión, programa o proyecto puesto en marcha por cualquiera de las esferas de la administración pública (federal, local, o municipal) deben elaborarse ateniéndose a los contenidos de los derechos humanos.

El proyecto de la Supervía poniente se ha diseñado y puesto en marcha violando con toda claridad un conjunto de derechos humanos establecidos en la Constitución Mexicana, así como en diversos Tratados Internacionales (firmados y ratificados por el Estado mexicano), lo que convierte a ese proyecto una iniciativa inconstitucional y contraria el derecho internacional de los derechos humanos.

El proyecto se ha comenzado a construir violando el **derecho a la información de las personas afectadas**, pero también de todas aquellas interesadas en conocerlo. La información que ha otorgado el Gobierno del Distrito Federal ha sido tardía, incompleta y de muy difícil acceso, lo que vulnera los estándares internacionales en la materia, así como la propia legislación nacional. Como consecuencia de lo anterior, y sumando la actitud autoritaria del gobierno en su esfuerzo por avanzar en la construcción, también se ha violado el **derecho a la participación de las personas**, al no abrir los espacios de discusión necesarios para que la población pueda conocer y discutir con profundidad los alcances e impactos de la obra.

También se está violando el **derecho a la vivienda de las personas**, establecido en el artículo 4 constitucional y en el artículo 11.1 del Pacto internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), al llevar a cabo desalojos forzosos para construir la obra, prohibidos por el derecho internacional de los derechos humanos tal y como lo establece la Observación General no. 7 elaborada por el Comité DESC así como los *Principios Básicos y Directrices del Relator Especial de Vivienda de la ONU sobre la vivienda adecuada*.

Igualmente hay una **potencial violación del derecho al agua** protegido por el PIDESC y la Observación General no. 15 del Comité DESC, así como por la reciente Declaración de la Asamblea General de ONU sobre el derecho al agua y al saneamiento. Sin que el gobierno del DF haya llevado a cabo los estudios suficientes, la obra se construirá sobre importantes zonas de recarga de los mantos acuíferos de la ciudad en un contexto de grave crisis de disponibilidad del líquido en la cuenca del Valle de México que cuenta con uno de los niveles más altos de sobreexplotación de los

¹⁵ Doctor en Derecho de la Universidad Complutense de Madrid. Lic. en ciencias Políticas de la UNAM, Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, Integrante del Sistema Nacional de Investigadores Nivel II. Decenas de Conferencias en universidades Nacionales y Extranjeras. Decenas de publicaciones, libros y revistas, especializadas en Derechos Humanos, especialmente en Derecho al Agua. Coordinador del proyecto de Investigación “La Exigibilidad del derecho al Agua”. Recientemente publico el proyecto “Evolución sobre la política de distribución del agua en el Distrito Federal, desde el principio de equidad”.

recursos subterráneos en todo el país. La obra se sigue sumando al conjunto de acciones gubernamentales no sustentables en la zona sur poniente de la ciudad, contribuyendo a que aumente el nivel de escasez de la cuenca y por tanto a que todos los habitantes del DF sigan sufriendo la violación de su derecho fundamental al agua.

Por ello se ha insistido en que este proyecto no beneficia a la ciudadanía en general sino sólo a un pequeño porcentaje privilegiado de la misma. Lejos de los señalamientos del Gobierno del Distrito Federal -quien insiste en que un pequeño grupo de ciudadanos se opone a una obra que beneficiará a las mayorías- se trata de un proyecto que afecta a todas las personas en el Distrito Federal y sólo beneficiará a las empresas que habrán de construirlo y administrarlo así como al pequeño porcentaje de la población que tiene automóvil privado y la elevada cuota para transitar por dicha vía excluyente.

Volviendo al planteamiento normativo, la Supervía Poniente de Paga no sólo viola la Constitución mexicana y el derecho Internacional de los Derechos Humanos sino el propio ordenamiento interno del DF. Dicha obra **va en contra de instrumentos jurídicos recientemente avalados por el Gobierno del D.F como son el Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal y la Carta por el Derecho a la Ciudad**; peor aún, el proyecto también viola normas jurídicas aprobadas por la Asamblea Legislativa como es la Ley de Desarrollo Social. Basta leer los principios establecidos al comienzo de la misma para descubrir como la Supervía se opone prácticamente a todos ellos.

Por todo lo anterior, en tanto el Gobierno del Distrito Federal no aporte razones fuertes, basadas en estudios técnicos serios y bien fundados, para explicar la necesidad de la obra, no abra los canales adecuados de discusión con la sociedad a través de procesos verdaderamente participativos, otorgando la información veraz y oportuna sobre la misma, dicha vía de paga deberá seguir siendo considerada como un proyecto elitista, arbitrario, opaco y violatorio de nuestra Constitución, múltiples tratados internacionales en materia de derechos humanos así como en los propios programas y leyes del Distrito Federal.

Justificación del derecho de consulta y participación directa ante deficiencias de nuestra representación en el Gobierno

El Gobierno del D.F. ha tenido fuertes contradicciones en torno a la consulta y participación directa de los ciudadanos en la Supervía. Por un lado, asumieron que su representatividad es suficiente; por el otro, han sostenido un discurso a favor de la consulta con los vecinos. El Frente Amplio contra la Supervía ha reivindicado su derecho a la consulta y participación directa sobre esta obra, pues “en juego se encuentra el avance de los estándares democráticos a los cuales debe ceñirse el gobierno de la capital, que de ninguna manera puede asumir decisiones de esa magnitud e impacto sin respetar el derecho de participación directa en la conducción de asuntos públicos, sobre todo si afectan gravemente a la ciudadanía”¹⁶.

El Gobierno del Distrito Federal nombró a Héctor Hernández Llamas, Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental como responsable de la concertación con los vecinos. Sin embargo, su actuar y su discurso han estado plagado de inconsistencias y falsedades, lo cual ha creado una mayor desconfianza y oposición a esta obra.

Desde 2008, Hernández Llamas junto con Jorge de los Santos, Director General de Capital en Crecimiento¹⁷, recibieron cartas y tuvieron reuniones con los vecinos, adquiriendo compromisos de consulta y participación para este proyecto. Estos funcionarios en diversos oficios, hicieron compromisos que no respetaron, que a continuación transcribimos:

“Capital en Crecimiento, junto con la Subsecretaria de Coordinación Metropolitana y el Delegado de la Magdalena Contreras estamos trabajando en un plan preliminar que contempla la implementación en dicha demarcación de diversos proyectos que coadyuven en convertirla en una Delegación modelo. **Es muy importante para nosotros, establecer un canal de comunicación para conocer los proyectos específicos que ustedes proponen y poder así elaborar un plan final que permite desarrollar integralmente la Magdalena Contreras**”¹⁸.

“En primer lugar, se establecerá **un consejo de planeación entre el Gobierno del Distrito Federal y los distinguidos habitantes de la Delegación Magdalena Contreras para intercambiar ideas y opiniones con relación a los impactos que podrían tener las diferentes obras y proyectos** de la Ciudad, en particular en la Delegación Magdalena Contreras y su zona limítrofe con Álvaro Obregón.

Con este fin **se establecerá un grupo de trabajo para analizar científicamente con base en la mejor información disponible acerca de los beneficios y desventajas de los diferentes proyectos de infraestructura en la zona incluyendo la Supervía Poniente**. Estas propuestas no se limitarán a cuestiones de infraestructura vial y **habrá de incluir aspectos relacionados con el medio ambiente,**

¹⁶ Luis Miguel Cano López en petición de ejercicio de la facultad de atracción a la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, 8 de junio 2010.

¹⁷ Capital en Crecimiento era una empresa con participación mayoritariamente estatal para atraer inversión privada para proyectos de infraestructura de la Ciudad, entre los cuales estaba la Supervía. Esta empresa fue la responsable de una primera licitación y reunión de resolución de dudas de este proyecto.

¹⁸ Oficio del 6 de agosto de 2008 de Jorge de los Santos, Director General de Capital en Crecimiento, dirigido a Cristina Barros. Anexo 2

la seguridad, el transporte público y otros que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. Esto con el propósito de que en un futuro podamos elaborar un plan de desarrollo integral para la Delegación Magdalena Contreras, que se incorpore a los programas de desarrollo que la autoridad delegacional y el GDF deben formular por Ley.

Para la evaluación de los proyectos a analizar de los posibles trazos de la Supervía Poniente, la Secretaría de Medio Ambiente llevará a cabo los estudios de impacto ambiental que se requieran, sea con sus propios recursos o mediante la contratación de empresas especializadas en la materia, de reconocida capacidad y probidad. En su caso, **para la selección de consultoras se tendrán en consideración las opiniones y sugerencias del consejo de planeación** antes señalado.

Así mismo comunicamos que **la construcción de la Supervía Poniente será aplazada hasta cumplir con los estudios sociales y ambientales necesarios.** Mientras tanto se recibirán las propuestas de los posibles socios para evaluar su factibilidad técnica y vial. **La implementación de la obra dependerá de los resultados de dichos estudios**¹⁹.

Durante la campaña electoral de 2009 --donde el delegado Héctor Hernández Guijosa compitió para ser diputado local-- se colgaron mantas con la leyenda de "Supervía Poniente se cancela". En diciembre 2008 Jorge de los Santos dejó su cargo, tras denunciar la falta de pago hacia los trabajadores. En febrero del 2009, el nuevo director Agustín Quintanilla, por medio de una minuta dio a conocer que Capital en Crecimiento había cancelado el proyecto de la Supervía. La página web de www.capitalencrecimiento.com, donde se encontraban las bases de licitación del entonces proyecto Supervía Poniente y cartas de compromisos de los funcionarios, despreció²⁰.

Sin embargo, se cuenta con evidencia de que el Gobierno continuó reuniéndose en los potenciales inversionistas interesados y preparando la obra, a espaldas de la ciudadanía. Entre estas evidencias está las afirmaciones de la propia empresa que dice:

"Mediante escrito de fecha 17 de agosto de 2009, el Consorcio, con el antecedente de **haber participado de manera consistente en el Proceso de Selección** y en términos de los artículos... Considerando que desde la publicación de la invitación pública del Proceso de Selección, el Consorcio **manifestó su interés** en el proyecto materia del Proceso de Selección, **dando seguimiento a las modificaciones** a los criterios de selección anunciados de tiempo en tiempo por Capital en Crecimiento, **tomando parte de las juntas de aclaraciones y junta de temas** jurídicos y financieros, así como **aportando sus comentarios, ideas, sugerencias y aclaraciones** mediante los procedimientos de **pregunta y respuesta establecidos para dichas reuniones**"²¹.

Entre finales de 2009 y los primeros meses de 2010, miembros del Frente Amplio tuvieron encuentros con Héctor Hernández Llamas, en los que reiteradamente cambió sus compromisos y afirmaciones, incluso llegó a decir que si la Supervía se construyera, no pasaría por Luis Cabrera. Finalmente, el lunes 5 de abril fue el último encuentro que se tuvo con él, en el que jamás

¹⁹ Oficio del 27 de agosto de 2010 firmado por Jorge de los Santos, Director General de Capital en Crecimiento, y Héctor Hernández Llamas, Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental. Anexo 2.

²⁰ Crónica, 9 de agosto 2010, www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=524334

²¹ Oficio de Antonio Mena Calero, representante a OHL Concesiones México, Angel Aragón Noriega, representante de Inmobiliaria COPRI y Luis Antonio Attias, representante de Constructora Atco, en el que solicitan la concesión con fecha del 11 de diciembre de 2009 y que forma parte de los Anexos del Título de Concesión.

mencionó que al día siguiente se entregarían notificaciones de expropiación a los vecinos de La Malinche. Esto confirmó que la Supervía no incluiría ni consulta ni participación en el proyecto, reafirmando que el Subsecretario era un funcionario poco confiable, que no cumplía con sus compromisos.

Adicionalmente, la trayectoria profesional de **Héctor Hernández Llamas** respalda su capacidad de manipulación y deshonestidad política. En la década de los 1980s, Hernández Llamas fue director de Socicultur y delegado en Álvaro Obregón durante el gobierno de Manuel Camacho Solís. Ocupó el cargo de "vocal ejecutivo para los Compromisos de Paz en Chiapas", bajo el mando de Jorge Madrazo Cuéllar. Sus funciones fueron "llevar el seguimiento y llevar a la práctica los acuerdos" de paz en Chiapas, que no se cumplieron.

Por su trabajo en el INEGI, cuenta con una denuncia de desvío de fondos, enriquecimiento ilícito y daño patrimonial por cifras alteradas, lo cual llevó a que en 1992 hubiera un segundo conteo de población y vivienda en Ciudad Juárez. El expediente está desaparecido y este funcionario renunció al INEGI en 1991 sin que fuera investigado por supuestos fraudes²². Unos años más tarde, Hernández Llamas trabajó como Director General del Padrón y Liquidación del Programa de Educación Salud y Alimentación (Progresá) en SEDESOL, área responsable de la integración de padrones. Dejó Progresá para incorporarse como "coordinador nacional de Red Ciudadana, organización creada para 'promover' el voto a favor de Labastida Ochoa y comprometida con el entonces candidato a conseguirle cuando menos 9 millones de votos"²³.

Durante las elecciones de 2000, existieron diversas denuncias contra Hernández Llamas por la compra y coacción del voto en Chiapas²⁴ y Guanajuato²⁵, y a partir de estudios realizados en comunidades pobres en donde Progresá tenía gran influencia por la empresa estadounidense de investigación Mund y Alianza Cívica. Las denuncias de la legisladora federal Elodia Gutiérrez Estrada citaban que "sabe cómo funciona el programa y tiene toda la información de la gente pobre y de cómo se está coaccionando y comprando el voto"²⁶.

Después de un breve paso por la Secretaría de Salud, trabajando en la coordinación del seguro popular, Hernández Llamas se convirtió en Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace al Gobierno del Distrito Federal. En su papel como operador político de proyectos de infraestructura, se continuó acumulando denuncias de engaños, irregularidades y manipulación de personas de escasos recursos, fueran ejidatarios o vecinos de La Magdalena Contreras. Entre estas irregularidades han estado la falta de pago de indemnizaciones de ejidatarios por la Línea 12 del Metro²⁷ y los terrenos vinculados a esas obras, vendidos por personas muertas²⁸.

²² El Universal, 24 de enero del 2000, www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_notas=2714&tabla=nacion

²³ Fuente: Imagen médica, 26 de marzo de 2002, www.imagenmedica.com.mx/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=576:julio-frenk-el-embustero&catid=110:marzo-2002

²⁴ Denuncia de Pablo Salazar Mendiguchía, entonces candidato al gobierno estatal, La Jornada, 30 de mayo del 2000, www.jornada.unam.mx/2000/05/30/prueban.html

²⁵ Denuncia de legisladora Elodia Gutiérrez Estrada, La Jornada, 5 de junio de 2000, <http://www.jornada.unam.mx/2000/06/05/pol3.html>

²⁶ Fuente: CIMAC Noticias, 21 de junio del 2000, www.cimac.org.mx/noticias/00jun/00062101.html

²⁷ Fuente: Crónica, 4 de septiembre de 2010, www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=530036

²⁸ Fuente: Crónica, 29 de agosto de 2010, www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=528728

Por su parte, el diputado local **Héctor Guijosa** y delegado **Eduardo Hernández**, nuestro “supuestos representantes” cuentan con una trayectoria también de corrupción y complicidad. El escándalo más visible se dió cuando Emelia Hernández Rojas, hermana Eduardo Hernández y actual delegado en Magdalena Contreras, acudió por segunda ocasión a la Asamblea de Representantes en plena sesión para exigirle al diputado y ex titular de dicha demarcación, Héctor Guijosa, que reconozca a su hijo y que se haga cargo de su manutención. Tras ese incidente, Héctor Guijosa afirmó que su reclamo se debía únicamente a que había trabajado como funcionaria en la dirección de Desarrollo Social de la delegación pero que “no salió bien”²⁹. Cuando fue delegado incluyó a Eduardo Hernández en la Dirección de Desarrollo Social, y después ocupó la Coordinación de Asesores; posteriormente Emelia también estuvo en los mismos cargos.

Estos funcionarios cuentan también con incumplimiento de varios compromisos con comuneros y otros pobladores, habiendo intervenido en una elección de un núcleo agrario sin respetar usos y costumbres. Existen denuncias sobre supuestos actos de corrupción durante su gestión relacionados con permisos de uso de suelo irregulares en la comunidad de San Bernabé. Finalmente, además del nepotismo de haber nombrado a su cuñado como sucesor, Héctor Guijosa ha sido denunciado por haber tenido a varios miembros de su familia en la nomina delegacional³⁰. Otras denuncias presentadas han sido por uso de los programas sociales con fines electorales, no haber publicado las Reglas de Operación de los programas sociales, la existencia de 183 brigadistas de quienes se desconoce su función en la Dirección de Participación Ciudadana, la sanciones del Director General de Obras, por su responsabilidad en la ejecución de trabajos y empresas que en materia de obras y supervisión cobraron obras inflando costos. Además, las plazas en el gobierno delegacional se han otorgado y retirado como premios a operadores electorales. Las últimas comparencias del delegado Eduardo Hernández han sido “a puerta cerrado” por los escándalos y divisiones entre estos dos funcionarios, y supuestos representantes de los vecinos³¹.

²⁹ El Universal, 13 de noviembre 2009, www.eluniversal.com.mx/ciudad/98568.html y www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=468201.

³⁰ Notimex y El Universal, 14 de febrero 2008, www.eluniversal.com.mx/notas/482416.html. En otra nota, se señala a Guadalupe Hernández Rojas, otra hermana del Delegado, como directora de Recursos Humanos y Financieros y era la encargada de la liberación de pagos, y a Emelia Hernández Rojas como responsable de bibliotecas y Cendis, encargada de aprobar la nómina de los trabajadores contratados por honorarios asimilables a sueldos.

³¹ El Sol de México, 2 de marzo de 2010. En La Jornada del 6 de diciembre 2009, se reporta el despido de alrededor de 200 trabajadores, entre ellos personas que se desempeñaron como promotores del voto en favor del ahora diputado y que había el compromiso de mantener en la estructura delegacional, revelan afectados. www.jornada.unam.mx/2009/12/06/index.php?section=capital&article=028n1cap

3.3. MESA 2: Medio Ambiente. Conclusiones y recomendaciones

Los problemas ambientales de la Supervía

Mtro. Pedro Álvarez Icaza³²

En materia ambiental, al momento de evaluar un proyecto es fundamental considerar el principio precautorio. El principio precautorio se utiliza cuando no se conocen los efectos potenciales de la obra sobre un área que brinda beneficios de la naturaleza. En particular, en esta obra se desconoce por completo los efectos que la obra generará a la recarga de los acuíferos que son indispensables para la Ciudad de México, por lo que se debió haber aplicado el principio precautorio.

El cinturón verde que abarca toda la región sur de la Ciudad de México. Está basado en bosques que proveen de servicios ecosistémicos y que es fundamental conservar.

El crecimiento urbano irregular ha sido constante y detener la urbanización es una prioridad para la sustentabilidad de la Ciudad de México.

El proyecto forma parte de un proyecto de vialidad integral que abarca varios estados. En particular, existe un riesgo de conectar Supervía con el proyecto del Arco Sur, que va desde Toluca a Cuernavaca.

Este proyecto se fragmentó en secciones y en consecuencia se fragmentó la evaluación de impacto ambiental. El problema de separar la evaluación en distintas secciones es que no se puede considerar las consecuencias que el proyecto vial contiene en toda la región. En otras palabras, los efectos acumulados pueden ser mayores a los analizados de manera aislada.

Existen riesgos en la recarga de los acuíferos, y no hay elementos para sugerir que no estos no serán afectados. Por lo tanto el manifiesto de impacto ambiental está incompleto.

³² Es Maestro en Ciencias, experto en política ambiental y manejo de recursos naturales. Actualmente es Director General del Corredor Biológico Mesamericano-México, en la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio). Además, es Presidente Consejero del Comité Técnico del Fondo para Áreas Naturales Protegidas, Miembro del Consejo de Áreas Protegidas, representante alterno de la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), consejero del Comité Técnico del Fondo Patrimonial de Biodiversidad (Conafor-Banco Mundial) y del Comité Técnico Consultivo de Servicios Ambientales (Conafor – Banco Mundial), y consejero secretario del Centro de Investigación en Geografía y Geomática "Ing. Jorge L. Tamayo A.C." (CentroGeo - Conacyt). Fue Director General de la Comisión de Recursos Naturales y Desarrollo Rural, de la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, Coordinador General en la Unidad de Análisis Económico y Social de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, y Director General de Ordenamiento Ecológico e Impacto Ambiental del Instituto Nacional de Ecología.

Ha sido consultor de FAO y del Banco Mundial, así como miembro del Consejo Asesor Externo del Programa Universitario de Medio Ambiente (PUMA), de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), del Sistema Nacional de Investigadores, del Sistema Universitario de Profesores Investigadores de la Universidad Autónoma de Chapingo (UACH), Profesor Asociado y Coordinador Académico del Programa de Estudios Avanzados en Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente (LEAD-México) de El Colegio de México, y coordinador regional en Michoacán del Programa de Aprovechamiento Integral de Recursos Naturales (PAIR-UNAM). En el área de la investigación, ha producido y colaborado en diversos trabajos que han sido publicados por la UNAM, el Fondo de Cultura Económica y la Universidad Autónoma Chapingo.

La falta de información y la omisión de la información sobre los posibles efectos es razón suficiente para cancelar un proyecto. Se requiere de la opinión federal debido a que impacta zonas federales.

La manifestación tiene errores de procedimiento. Por ejemplo, la falta información de plazos, y la consulta a la opinión pública fue negada. La información y consulta debe de hacerse antes y no después.

Aún cuando en la respuesta se dieron condicionantes, existe el riesgo de su incumplimiento puesto que no hay ningún mecanismo para hacer su seguimiento. Aún cuando se cumplen, muchas de estas condicionantes no están bien claras o no son suficientes. Por ejemplo, los 50 millones que la constructora debe de dar para el mantenimiento de las cañadas son insuficientes.

Recomendaciones

31. En este caso, es fundamental que actúen la CONAGUA, SEMARNAT, PAOT y CNDH para la protección del ambiente y de los habitantes de la Ciudad de México.
32. Para mejorar la movilidad de las personas en la Ciudad de México, el transporte público debe ser sustancial y en este caso es meramente marginal.
33. La PAOT debe de comportarse como el Ombudsman ambiental, por lo que debe de defender a la ciudadanía de los proyectos que ponen en peligro al ambiente y en consecuencia a la sustentabilidad de la ciudad.
34. Es necesario evitar que la Secretaría del Medio Ambiente se convierta en promotora de obras viales; su papel es preservar el medio ambiente.

La cañada del Parque Tarango

Dra. Ana Mendoza³³

La Ciudad de México es un ejemplo de cómo el urbanismo ha generado fuertes presiones sociales por el espacio, convirtiendo sus áreas agrícolas, ganaderas y boscosas en zonas habitacionales e industriales. Es bien sabido que los ecosistemas, pueden tolerar ciertos tipos y niveles de disturbio. Sin embargo, una vez rebasados éstos, los ecosistemas no pueden regresar por sí mismos a la condición en la que se encontraban antes del disturbio y si esto ocurriera, el tiempo y la dirección de la recuperación son inciertos. Por ello, nos hemos dado a la tarea de recuperar las zonas boscosas de la ciudad México, ya que los bosques proporcionan o podrían volver a proporcionar servicios ambientales tan importantes para los capitalinos, como son la captación de agua para la recarga de acuíferos, la captación de carbono y partículas contaminantes, la retención y conservación de la fertilidad del suelo, la producción de oxígeno a nivel local, la regulación del clima, etc. Las herramientas conceptuales y metodológicas son fundamentales para emprender acciones para convertir los bosques dañados de la Ciudad de México, en sistemas saludables y sostenibles.

En particular, estamos llevando a cabo un programa de restauración ecológica en la Barranca de Tarango en la Delegación Álvaro Obregón, D.F. Para ello, hemos realizado diferentes investigaciones que tienen como finalidad recuperar la biodiversidad del remanente del bosque encino que originalmente ocupaba esta zona. Cabe señalar que los bosques de encinos ocupan gran parte de las zonas montañosas del país, que México es el país que cuenta con el mayor número de especies de encinos y que, además, es el centro de diversificación de este género en el mundo. Con base en esto, hemos plantado diferentes especies de encinos con excelentes resultados. En este momento, hemos determinado cuáles son las especies de árboles, arbustos y hierbas más importantes del bosque, así como la posición que cada una de las plantas ocupa en el espacio. También, hemos elaborado diversos mapas (vegetación, geomorfología, altitud, orientación de pendientes) para que, con varios criterios, podamos elegir zonas a restaurar. Por otro lado, conocemos la capacidad de regeneración de las especies de encinos y sabemos los tiempos de producción de hojas, flores y frutos de las especies arbustivas y arbóreas de la zona mejor conservada de la Barranca de Tarango, con lo que podemos recolectar semillas para la producción de plantas nativas útiles para la restauración.

Con estos elementos podemos sugerir diferentes acciones de restauración. Sin embargo, debemos contar con el compromiso y la participación de diferentes actores de la sociedad, como son

³³ Cursó sus estudios de licenciatura, maestría y doctorado en la Facultad de Ciencias de la Universidad Nacional Autónoma de México. Realizó una estancia posdoctoral y una estancia sabática en la Universidad de Sussex en Gran Bretaña. Actualmente se desempeña como investigadora titular en el Instituto de Ecología de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores.

Ha impartido varios cursos y bajo su dirección, ocho estudiantes han obtenido la licenciatura y los grados de maestría y doctorado. Ha publicado diversos artículos de circulación nacional e internacional y ha participado en diversos foros nacionales e internacionales. Sus líneas de investigación se centran en la ecología, manejo y conservación de especies vegetales, en la restauración ecológica de bosques templados de la ciudad de México y en la demografía e historias de vida de plantas, particularmente de plantas clonales.

autoridades gubernamentales, científicos y la comunidad, en general, para buscar soluciones para frenar y, en el mejor de los casos, revertir la pérdida de las áreas naturales.

Recomendaciones

35. El Parque Tarango cuenta con una diversidad de encinos la cual puede ser restaurada para que brinde sus servicios. Para esto, no puede contar con infraestructura vial.
36. Considerar la elasticidad de los ecosistemas al momento de generar urbanización en la región. Un ecosistema no puede volver a recuperarse cuando está altamente perturbado.

Importancia de la Zona Protectora Forestal Cañada de Contreras

Dra. María de Jesús Ordóñez³⁴

La Zona Protectora Forestal Cañada de Contreras (ZPFCC) se localiza en la porción Suroeste de la Delegación Magdalena Contreras en el suelo de conservación del Distrito Federal. Presenta un intervalo altitudinal de los 2570 a los 3850 msnm. Cuenta con una superficie de 3100 has. Fue decretada en 1932. La zona fue poblada desde el año 500 de nuestra era. En el siglo XIII el monarca de Culhuacán permitió a los aztecas asentarse junto al río donde fundaron cuatro pueblos: Atlitic, Aculco, Ocotepec y Totolapan.

Desde tiempos históricos hasta la fecha, el río ha favorecido el florecimiento agrícola e industrial del pueblo de la Magdalena Contreras. A finales del siglo XIX, Porfirio Díaz otorgó la concesión del uso del agua del río a varias fábricas de tejidos de algodón. Estas empresas generaban energía hidroeléctrica mediante cinco dínamos, distribuidos a lo largo del cauce del río Magdalena. En 1912, Zapata controló el territorio contrerense, sitio estratégico para la entrada a la Ciudad de México. El río Magdalena pertenece a la Cuenca del Valle de México, nace en las estribaciones de los cerros de la Palma, San Miguel, Cochinos, Coconetla entre los más importantes, a una elevación aproximada de 3650 msnm. Numerosos manantiales como Cieneguillas, los Cuervos, San Miguel Ceresia, Temascalco, San José, Potrero, Apaxtla, las Ventanas y Pericos alimenta este río. El cauce tiene una longitud de 21 600 m. Es un río perenne de suma importancia para el sur de la ciudad de México.

La Zona Protectora Forestal de la Magdalena Contreras cuenta con más de 500 especies vegetales pertenecientes a 92 familias y 274 géneros, así como una alta diversidad faunística, sin embargo, la sobre-explotación y los cambios en su hábitat derivados de la creciente ocupación humana, ha provocado la extinción de ciervo, lobo, coyote, oso hormiguero y el gato montés. Existen diversas aves como los gavilanes, colibríes, pájaros carpinteros, papamoscas, golondrinas, saltaparedes, primavera, durazneros y gorriones. También se encuentran lagartijas, camaleones, víboras de cascabel, así como salamandras, ranas y ajolotes.

De 1930 al 2000, la población de la delegación Magdalena Contreras ha reportado un acelerado crecimiento urbano, con tasas de crecimiento hasta del 15% anual, éste crecimiento ha favorecido la construcción de viviendas las cuales también se han incrementado; en 1950 se contaron poco más de 4000 viviendas, y alcanzando más de 52 000 para el 2000.

El DF requiere de una aportación aproximada de 35 m³s⁻¹ de agua para satisfacer las necesidades de sus habitantes. Es importante cuidar la zona protectora forestal de La Magdalena Contreras para garantizar la sustentabilidad hídrica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ya que genera 20 millones de m³ de agua anuales, lo que equivale a un caudal de 0.63 m³s⁻¹. La importancia del río Magdalena y sus afluentes se remonta a tiempos prehispánicos. La planeación del agua debe de incluir la participación de la comunidad. Es más barato conservar las cuencas del valle de México que traer agua de lugares alejados o hacer sistemas de filtración más eficientes.

³⁴ Es doctora en ciencias biológicas, evalúa el impacto de actividades humanas sobre los paisajes naturales. Investigadora del Centro Regional de investigaciones Multidisciplinarias de la UNAM, en Cuernavaca, y titular del seminario de doctorantes en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales en Ciudad Universitaria. Ha trabajado en la zona protectora forestal de La Magdalena Contreras en su diagnóstico, planificación, propuesta de zonificación, y reconstrucción histórica de su territorio contado por sus habitantes. Identificó problemas históricos relacionados con la tenencia de la tierra y las potencialidades que brindan de los servicios ambientales de la cuenca.

La ZPFCC, se vería fuertemente impactada con la construcción de la Supervía poniente que asesinaría no solo los bosques sino toda la fauna asociada a ellos así como los servicios ambientales que actualmente ofrece a la gran metrópoli.

Recomendaciones

37. Es fundamental conservar a la gran cantidad de especies nativas que están en la zona. La gran mayoría de ellas ven en estas cañadas su último refugio de sobrevivencia.
38. Re-evaluar tanto ecológica como culturalmente al parque de Tarango y las cañadas. Estas cañadas están directamente ligadas a lo que pasa con el Río de la Magdalena que es pieza fundamental en la sustentabilidad de la Cuenca de México.

Dos tipos de desarrollo incompatibles en la Ciudad de México: la Supervía vs. el desarrollo sustentable

Dr. Luis Zambrano³⁵

La urbanización en la Ciudad de México ha sido descontrolada. Comenzó con las zonas bajas, pero ahora se están urbanizando las cañadas que son fundamentales para la captación de agua, evitar inundaciones, y el clima de la ciudad. Esta urbanización se basa en la forma de desarrollo que ha perseguido esta ciudad desde hace muchos años. Esta forma de desarrollo se basa en maximizar las ganancias en el menor plazo. Así se formó Santa Fe en uno de los sitios con menos capacidad para generar un desarrollo de esa naturaleza. Al maximizar la ganancia se toma por sentado que los beneficios que da la naturaleza son gratis y por lo tanto no se incluyen en los costos. También al maximizar la ganancia no se considera la destrucción de las cañadas y tampoco se incluyen en los costos a futuro de toda la sociedad.

Existe una forma alternativa que es más sustentable. Esta incluye los costos de la naturaleza dentro de los desarrollos y por lo tanto la ganancia es a largo plazo. Sin embargo, esta asegurada la sustentabilidad al respetar los servicios ecosistémicos. Esta forma alternativa es más justa en la sociedad puesto que incluye proyectos como la densificación de la movilización de personas con transporte público. Así, se maximiza la eficiencia de la utilización de los recursos.

Los beneficios que dan los bosques como el Parque Tarango son el agua, el clima el aire puro, la diversidad, la infiltración y la reducción de inundaciones en zonas bajas cuando aparecen los eventos extremos (como lluvias fuertes) que cada día son más comunes gracias al cambio climático. Ahora bien, la calidad del ecosistema está directamente relacionada con los beneficios que nos brinda. Así un ecosistema perturbado brinda muchos menos beneficios. Aún cuando existan medidas de mitigación estos beneficios se ven alterados de manera directa porque la tecnología no es capaz de sustituir todos los beneficios que un ecosistema puede dar. Así, ninguna medida de mitigación será suficiente para un proyecto como el de la Supervía.

Desgraciadamente los costos se verán a largo plazo. Esto se debe a que la reacción de un ecosistema es más tardada que un sexenio. Así, lo que se perturbe hoy con la Supervía lo van a sufrir los que ahora son niños en unos 20 años. Es por lo tanto mucho más atractivo para un gobierno el optar por el desarrollo rápido.

Como conclusión, se puede ver que el GDF indica que gasto 200 millones de pesos en el Río de la Magdalena y ahora esta gastando 700 millones en obras compensatorias de la Delegación, por la Supervía.

³⁵ Es Investigador Titular B de TC en el Laboratorio de Restauración Ecológica del Instituto de Biología, UNAM. Es Nivel 1 del SIN. Biólogo de la Facultad de Ciencias, UNAM y Doctor en Ecología de la UNAM. Realizó un posdoctorado en la Universidad de Wageningen en Holanda. Ha publicado 31 artículos de investigación en revistas especializadas, dos capítulos de libro internacionales, tres de libro nacionales y ocho artículos de divulgación. Es editor de un libro de restauración publicado por el INE. Ha sido tutor de seis estudiantes de licenciatura y ocho de maestría. Da clases en la Facultad de Ciencias de Historia y Filosofía de la Biología y en posgrado de Restauración y Manejo de Cuencas. Trabaja en Xochimilco, La Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an y Pátzcuaro. Es responsable de ocho proyectos de investigación con financiamiento nacional e internacional. Es también responsable del Grupo de Investigación de Ajolotes de Xochimilco (GIAX).

Se le apuesta a la tecnología para suplantar a los beneficios que dan la naturaleza. Pero esta tecnología ha fallado en múltiples ocasiones a nivel mundial. Por lo tanto, estamos apostando la sustentabilidad a una tecnología falible.

El GDF derribó árboles en Periférico sin contar con un proyecto ejecutivo de la obra que se va a realizar ahí.

El GDF se está (pintando de verde) o “*greenwash*”, que indica que se hacen obras para que parezca que es muy sustentable, pero que en realidad son de bajo costo y nula eficiencia comparado con los efectos negativos.

Recomendaciones

39. Evaluar las alternativas sustentables de la movilidad en la Ciudad de México.
40. Evaluar los beneficios completos que las barrancas afectadas generan para los capitalinos tanto en el corto como en el largo plazo.
41. Se tiene que volver a hacer la manifestación de impacto ambiental sobre la Supervía, incluyendo todos los factores de mediano y largo plazo. En particular considerando la infiltración del agua al acuífero.

Recomendaciones

42. Evaluar las alternativas sustentables de la movilidad en la Ciudad de México.
43. Evaluar los beneficios completos que las barrancas afectadas generan para los capitalinos tanto en el corto como en el largo plazo.
44. Se tiene que volver a hacer la manifestación de impacto ambiental sobre la Supervía, incluyendo todos los factores de mediano y largo plazo. En particular considerando la infiltración del agua al acuífero.

La Supervía como ejemplo de la falta de planeación urbana

José Luis Lezama³⁶

La supervía es el ejemplo del poco rumbo que tienen los encargados de la planeación en México. También ejemplifica la lógica de que el dinero y los negocios están por encima de las decisiones que afectan la vida comunitaria. Las diferentes secretarías locales no han cuestionado la obra aún cuando promueva el desorden urbano impuesto por los desarrolladores, y el transporte privado sobre el público. Estas secretarías han tomado partido a favor de los constructores en lugar de ser los evaluadores que protegen a la sociedad de prácticas que afectarán en el largo plazo.

Estas secretarías indican la Supervía canalizará recursos para mejorar a las cañadas, como si la única manera de proteger el medio ambiente fuera privatizando con estas obras de gran impacto ambiental. Es innegable el daño ambiental de esta obra, bastaría con realizar un estudio de impacto independiente para demostrarlo. Los beneficios que señalan los promotores de la Supervía, si existen, serían de corto plazo, y con pocos beneficiarios. Pero los daños serán de largo plazo y permanentes. Los afectados estarán en toda la ciudad. La naturaleza que se destruya por la Supervía no podrá ser restituirá con ningún dinero del mundo. La tecnología no es la respuesta para sustituir los servicios que las funciones ecosistémicas proveen.

La supervía disparará los niveles de contaminantes atmosféricos en una zona que ha sido muy afectada. La contaminación no sólo la genera el congestionamiento vial sino también el incremento en el número de vehículos en circulación. La obra pasará por encima o debajo de la Loma y Tarango, derribando miles de árboles y destruyendo ecosistemas con algo de valor para la conservación de especies. Las promesas de trasplantar estos árboles no tienen sentido, puesto que no sobrevivirán. Además, un árbol sacado de su entorno y puesto en un ambiente distinto deja de cumplir sus funciones ecosistémicas.

³⁶ Obtuvo el doctorado en Ciencias Sociales, con especialidad en Política Ambiental, por la University College London. Fue Director del Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales de El Colegio de México y es actualmente Director del Seminario Interdisciplinario sobre Estudios Ambientales y del Desarrollo Sustentable en la misma institución. Fue Investigador Visitante en el Department of Population Dynamics de la Johns Hopkins University, en el World Resources Institute, en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Lovaina, en Bélgica, en el Institut d'Etudes Politiques de Paris, en el Institut National d'Études Démographiques (INED), Francia, en la Université de Paris X (Nanterre) y en el Instituto de Estudios Latinoamericanos (IELAT) de la Universidad de Alcalá de Henares, España. Es Editorialista del periódico *Reforma*. Es Miembro del Comité Asesor del Programa Hábitat de la Organización de las Naciones Unidas. Recibió el Premio Nacional de Periodismo José Pagés Llergo 2008 y fue Mención Honorífica en el Premio al Mérito Ecológico 2001. El Doctor Lezama es autor de diversos libros. Ha publicado más de 100 artículos en revistas, periódicos y libros en México y el extranjero sobre medio ambiente, política ambiental, teoría social y desarrollo urbano.

Los bosques que dan agua a la Ciudad de México

Dr. Exequiel Ezcurra³⁷

Ya desde hace más de doscientos años grandes pensadores como Alejandro Von Humboldt se habían percatado de los grandes errores que estamos cometiendo en la Ciudad de México. Este naturalista indicaba que talar los árboles de los bosques de la ciudad iba a generar grandes problemas como falta de agua e inundaciones. Ambos problemas los estamos viviendo hoy.

El problema es que en lugar de corregir estos errores los estamos aumentando con la urbanización de las zonas de las cañadas. Un problema de urbanización mal planeada es Santa Fe que es un ejemplo de asesinato ecológico.

El bosque del surponiente de la Ciudad de México es lo poco que le queda a la seguridad ambiental en el D.F. Una carretera destruiría 100 m de ancho (entre la carretera más la región de los costados) por lo que, 100 m de carretera afectarían una hectárea de recarga. Si consideramos que en la región tienen 1600 mm anuales de precipitación, cada hectárea de bosque proporciona agua para 200 familias.

Si la urbanización continua, en 20 o 30 años habrá una severa crisis de agua.

La entrevista completa del Dr. Ezcurra puede verse en:

<http://www.youtube.com/user/prociudad#p/u/0/SWq0aSgzAok>

³⁷ Director del Instituto de California México/Estados Unidos en la Universidad de California Riverside. Antes fungió como preboste del Museo, el cargo académico de más alto rango en la institución.

Ha escrito y editado alrededor de 80 artículos para publicaciones científicas, de más de 60 capítulos para distintos libros y de 15 libros; el último es *Global Deserts Outlook*, un reporte para las Organización de las Naciones Unidas sobre el estado de los desiertos en el mundo.

Ha recibido numerosos premios por su contribución al campo de la ecología, incluyendo los prestigiosos Conservation Biology Award y Pew Fellowship y recientemente, el Peacemaker Award, otorgado por el Centro Nacional para la Resolución de Conflictos (NCRC), por sus esfuerzos, junto con el Dr. Hager, por preservar el medio ambiente en ambos lados de la frontera.

Dentro de sus logros destaca el desarrollo de la primera evaluación sobre el impacto ambiental en México y la creación del programa para la liberación del Cóndor de California y Baja California.

Fungió como presidente del Instituto Nacional de Ecología (INE) en México a partir de 2001. Durante la época en que dirigió al comité de expertos de la institución, puso énfasis en lograr que los resultados científicos fueran accesibles. Hasta hace poco fue investigador del Instituto de Ecología de la Universidad Nacional Autónoma de México

Las cifras de los potenciales costos ambientales de la Supervía

Al costo de los 4,800 millones de dólares de la construcción de la Supervía habría que agregar alrededor de 2,800 millones de dólares de costos ambientales, que serán finalmente pagados por la Ciudad y la calidad de vida de sus ciudadanos.

Bosques y fauna

La información oficial de la Manifestación de Impacto Ambiental contabiliza que 30,000 plantas serán destruidas, pero sólo consideran las plantas nativas de árboles con diámetros mayores a 5cm. Esto no considera los matorrales que serán destruidos y que son hábitat para múltiples insectos, reptiles y anfibios.

En el bosque intervenido, se tirarán 10,000 árboles: 967 de especies nativas que serán destruidas y 1,189 de árboles exóticos; todos en buen estado y sólo 4% en declive. El análisis puede estar subvaluando la densidad de árboles en un 30% según trabajos realizados por Mendoza y colaboradores en el parque Tarango.

Con la Supervía y su consecuente urbanización en el Poniente, se destruirían bosques que capturan 83,600 toneladas de CO².

El déficit de árboles destruidos en la Ciudad durante este sexenio suma ya alrededor de 300 mil árboles.

Los datos oficiales dicen que desaparecerán 4 especies de anfibios agrupadas en 4 familias y 2 órdenes y 9 especies de reptiles agrupadas en 3 familias y 2 órdenes.

La Supervía destruiría una de las regiones más conservadas dentro de la cuenca, por lo que se estima que se destruirían al menos 69 especies de anfibios y reptiles en total.

8% de los reptiles reportados son endémicos de la región, es decir, sólo se pueden encontrar ahí; por lo que si desaparecen, se podrían considerar extintos. La zona alberga más del 3% de invertebrados de especies exclusivas de la región o endémicas.

Existen 2 anfibios en peligro de extinción en la región y varios estudios que relacionan la muerte de ranas con las vías de comunicación y en particular con el tráfico.

Agua

En la región Sur Poniente llueve entre 1,400 y 1,600 mm de agua al año, que es el doble de lo que llueve a la zona del Noreste de la Ciudad. Esto la vuelve un lugar fundamental de recarga del acuífero.

Según Burns (2010) se extraen $40\text{m}^3/\text{s}$ del acuífero, mientras que sólo se infiltran $19\text{m}^3/\text{s}$. Esto es, solo el 8% de lo que llueve se infiltra.

Según el Programa General del D.F. “la pérdida de cada hectárea de suelo de conservación representa que los mantos acuíferos de la Cuenca del Valle de México, dejen de favorecer la recarga de alrededor de 2,500,000 litros de agua cada año” (p. 59).

Considerando sólo las 19 hectáreas de afectación del bosque, se dejarán de infiltrar el equivalente a 47,500,000 litros de agua al día y más de 17,000,000 de metros³ al año. Esto equivale a 2.9% de la infiltración total al acuífero. Estos datos anteriores son promedio, y no consideran que en la zona afectada llueve más que en el resto de la Ciudad.

Cada 100 m de carretera afecta el abasto de agua de 500 familias. Los 5 km de la Supervía promoverá el desabasto de de cuando menos 10,000 familias. Esto sin contar la promoción de la urbanización de la región, que aumentará esto a un ritmo mayor.

Tráfico y contaminación ambiental

Se calcula que los usuarios de la Supervía serán en los primeros años 25,000 automóviles que llegarán a aumentar a 60,000 autos. Pero esta infraestructura y su supuesto aumento en velocidad será seguramente saturada porque se calcula que 400,000 autos nuevos que entran a la circulación año con año a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Estas obras de infraestructura incrementan el tráfico; se calcula que un incremento de 10% de vialidad incrementa en 6% de los kilómetros que se viajan, por tráfico inducido. En el caso de las nuevas vialidades cada automóvil aumentará su recorrido de viaje en 5km.

La Supervía y los segundos pisos sobre Periférico, de concretarse, aumentarían las emisiones de CO^2 en 163,000 mil toneladas al año, lo que equivale al doble de lo que se ha ahorrado la ciudad en emisiones, con la operación de dos rutas de Metrobús.