



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

“Solo Tráfico Local:

Un acercamiento antropológico al caso de la Supervía Poniente”

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

Trabajo de Investigación Etnográfica y Análisis Explicativo III o Análisis Interpretativo III y
obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

Presenta

Bolivar Morales Granados

Matricula No. 206331401

Comité de investigación:

Director: Mtro. Ricardo Falomir Parker

Asesores: Dra. Angela Giglia Ciotta

Dr. Leonardo Michal Tyrtania Geidt

Ciudad de México

Diciembre 2019

A mi hijo Lucio

Porque nadie me ha enseñado más que tú.

“Desde la azotea se puede ver muy bien las montañas, sus cuevas y las pocas casas que hay de aquí hacia allá, pero, si mira uno hacia la ciudad, se pueden encontrar los anuncios panorámicos, avenidas, tiendas y torres de luz. A veces escucho a mis papás decir que fue muy buena idea comprar el departamento por que el clima es más fresco en esta zona de la ciudad, gracias a las cercanías del bosque y los cerros; es cierto, por las tardes una sombra baja desde las montañas y cubre los edificios aunque a lo lejos se mire la ciudad aún invadida por el sol.”

Los cazadores de pájaros

Antonio Ramos 2007

ÍNDICE

Agradecimientos

Introducción

1. CRECIMIENTO URBANO Y MEGAPROYECTOS

1.2 La movilidad en la Ciudad

1.3 Maniobras Políticas Pro-Ciudad

1.4 Ejemplos de Megaproyectos en la ZMCM

1.4.1 La lucha del Pueblo de Atenco ante el Aeropuerto Internacional

1.4.2 La Línea 12 del Metro y el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Tláhuac (PDDUTLAHUAC2008)

1.4.2.1 Irregularidades en la Línea 12

1.4.2.2 El contrato de ICA

1.4.2.3 Aún más errores

1.4.2.4 ¿Y las certificaciones?

1.4.2.5 Los Responsables

1.5 La “Modernización” como medio para el *Progreso*

1.5.1 Los Megaproyectos como forma de Vanguardia

2. PROYECTO SUPERVIA PONIENTE

2.1. Aspectos Generales de la Zona Sur-poniente de la CDMX

2.1.1. Servicios Básicos y Población de la Zona Sur-Poniente.

2.2. Autopista Urbana

2.2.1. Anuncio de la Supervía

2.2.2. Impactos Sociales

2.2.3. Impacto Ambiental

- 2.2.4. Repercusiones Políticas
- 2.3. Superficie Expropiada, Indemnización y Desalojos
- 3. **¿AQUÍ VIVIA ALGUIEN, DONDE ESTAN?** Testimonio de un Expropiado
 - 3.1. Inconformidades de los Afectados en General
 - 3.2. Familia Camacho
- 4. **DIALOGO: ORGANIZACIONES-GDF**
 - 4.1 Antecedentes; Las Votaciones Delegacionales en Iztapalapa
 - 4.1.1. Alianza AMLO-Ebrard, y el caso de *Juanito*
 - 4.1.2. Las Diferencias por la Candidatura al interior del Partido de la Revolución Democrática.
 - 4.1.3. El poderío Actual de la Izquierda
 - 4.2. La Genesis del Frente Amplio en Contra de la Supervia Poniente y a Favor del Medio Ambiente
 - 4.2.1. Fragmentación Social
 - 4.3. Recomendación 01/2011 por CDHDF
 - 4.3.1. La ejecución de las recomendaciones por parte del GDF
 - 4.4. La Comisión Civil de Acompañamiento
- 5. **LA ESPECULACIÓN DE LA TIERRA**
 - 5.1. ¿Hacia Dónde Apunta la Urbanización?
 - 5.2. Los Beneficios de la Zona Sur-Poniente
 - 5.2.1. El Cambio en el Uso de Suelo
 - 5.2.2. Despojo Progresivo
 - 5.3. Santa Fe: Proyecto Inconcluso
 - 5.4. Viajes Desviados
 - 5.5. Trafico Inducido

5.6. Otras Consideraciones: vía de cuota y/o Transporte Publico

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

-Cronología de la Supervisa Poniente

-Propuesta; Ley de Prevención del Desplazamiento Forzado y Sobre los Derechos de la Población Desplazada.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres; Jaime y Alejandra, porque ellos sentaron las bases de lo que ahora soy. A mis hermanos Camilo, Luis y Abril por su amor y su compañía.

A mi amada esposa Adriana y mi querido hijo Lucio, sin ellos este trabajo jamás habría sido posible, gracias por su apoyo, comprensión y por *tantas fuerzas* que me dieron y me siguen dando a pesar de los obstáculos con los que nos hemos encontrado. Los amo.

Al Dr. Scott Robinson, que me apoyo y sigue haciéndolo después de tanto tiempo. A mi director y lectores de tesis; Profesor Ricardo Falomir, la Dra. Angela Giglia y el Dr Leonardo Tyrtania, que me apoyaron y comprendieron incondicionalmente.

A mis compadres y amigos; Morton, Francisco, Evelyn y Tito, por extender su amistad a los territorios de la familia. A mis compañeros de armas, Héctor y Orestes. A mis camaradas universitarios, María, Dante, Jesica, Raúl, Dani, Ale y Jorge “Sopitas”, gracias por tantos brindis juntos.

INTRODUCCIÓN

Quisiera tomar un ejemplo de la vida cotidiana, un ejemplo que todos hemos padecido y que es muy fácil de asimilar debido a que muchos de nosotros hacemos uso de ella, me refiero al uso de las banquetas o aceras, las cuales revelan una mínima parte de la ciudad y aunque estas están en la gran mayoría de las calles avenidas y circuitos no denotan una mayor importancia para el Estado.

“En México las aceras se encuentran a medio camino entre la propiedad privada y la vía pública. Son un espacio híbrido. Los particulares saben que son espacios públicos, pero creen que les pertenecen; el Estado sabe que, como muchas otras cosas, atenderlas es una obligación que jamás cumplirá y por lo tanto le “concesiona” a los particulares “sus” banquetas”¹.

La irregularidad de ellas, el mal estado en que se encuentran e incluso la carencia de éstas contribuye a la precaria atención que brinda el Estado a la propiedad pública. Incluso en zonas de clase media-alta existen tales corredores públicos en mal estado por temblores, construcción, jardineras, árboles o simplemente por el paso del tiempo. “Las banquetas dan cuenta, no de la riqueza ni de la miseria de las naciones, sino de su noción de lo público y lo privado”².

La incapacidad de organización e indiferencia que hemos demostrado como ciudadanía para mantener la infraestructura pública sumada a un Estado ineficiente han logrado que los verdaderos dueños de las banquetas sean los *franeleros*, el comercio ambulante e incluso los vecinos que aprovechan para estacionar su coche frente a la entrada del que no posee uno. Hasta cierto punto pareciera que existe una organización dedicada a desposeer de la sociedad el uso de las banquetas para secuestrarlas o destruirlas, o que la irrelevancia que le representan al Estado corresponde al mal estado en que se encuentran. Me es difícil creer en dicha conspiración dedicada a destruir sistemáticamente las banquetas, pero lo que sí creo posible es que existe una conspiración dedicada a favorecer el mantenimiento de la capa asfáltica, lo cual no prioriza ni da pie al mantenimiento de nuestras banquetas.

Existen vecinos que se organizan y quejan con las autoridades, pero sus quejas (y por tanto las campañas políticas) se enfocan más en los baches que en las banquetas. Incluso recuerdo un

¹Aguirre Ribero, José Antonio. "La Economía Política de las Banquetas", Nexos. México DF, 1 de Agosto 2000.

²Aguirre Ribero, José Antonio. "La Economía Política de las Banquetas", Nexos. México DF, 1 de Agosto 2000.

estúpido concurso de un noticiero de televisión buscando los topes y baches más grandes de la ciudad para darles un premio.

Insisto en una conspiración urbana dedicada a la defensa del pavimento, una organización muy poderosa que obtiene más provecho de las calles que de las banquetas, que, vista desde el Estado es una conspiración dedicada a construir segundos pisos sobre periférico, distribuidores viales, pasos a desnivel y vías rápidas. Habría que preguntarse ¿Quién usa cotidianamente las banquetas y quien usa cotidianamente el asfalto? El Puente de los Poetas en Santa Fe ejemplifica lo anterior a la perfección, da salida a una de las zonas con más plusvalor (sino es la que más tiene) de la ciudad, es una obra exclusivamente para autos ya que carece de acera, pero, de esto escribiremos más adelante.

Pero primero; ¿porque el nombre de *Solo Trafico Local*? Realicé mi primera estadía de trabajo de campo principalmente en la colonia La Malinche, en el pueblo de San Bernabé en Albaro Obregón, justo en la colonia por donde atraviesa el parque la “Loma” para desembocar a la Avenida de las Torres. En el transitar a diario por las calles, siempre con cámara en mano y grabadora, tocando puertas y acercándome a negocios buscando informantes o colaboradores para este trabajo, con el pasar de los días me fue más recurrente encontrarme con este letrero; **SOLO TRAFICO LOCAL**, en fondo de color naranja con reflejante, sobre una lámina de acero galvanizado de un poco mas de un metro de longitud y un par de patas para sostenerse, así es, me refiero al señalamiento que colocan a mitad de la calle avisando a los conductores que no pueden pasar por allí en ese momento. Al principio no me importó porque yo recorría la colonia a pie, pero me causó curiosidad la cantidad de señalamientos dispersos en la colonia y sus alrededores.

Al regresar a mi segunda estadía de campo, me encontré con la colonia ya derruida; calles cerradas, un hoyo de 20 metros de profundidad con cintas de seguridad que anunciaban *peligro* y todavía señalamientos de tránsito, que se encontraban ahí a pesar de que casi nadie transitaba ya en estas calles. En ese momento pensé; a estas personas les niegan el libre tránsito para que en un par de años abran las vías a miles de autos. Fue entonces que decidí llamar de manera irónica a él presente trabajo, porque esos señalamientos no solo los encontré en La Malinche, también en las obras de construcción de la línea 12 del Metro, en la ampliación del segundo piso de periférico y que con seguridad las veremos más a menudo en próximos megaproyectos urbanos.

Pero, ¿qué es el tráfico? El sociólogo Tom Vanderbilt lo define así; “Durante el tiempo que ha existido la palabra tráfico ha tenido connotaciones más bien positivas, En un principio se refería (y sigue siéndolo) al comercio y el movimiento de mercancías. Ese significado poco a poco se fue ampliando á abarcar a las personas participantes en ese comercio y los tratos entre personas en general[...]. Después llego a denotar el movimiento en sí, como el “tráfico de esta carretera”. En algún momento personas y cosas debieron intercambiarse. El movimiento de bienes y el de personas acabaron entrelazados en una única empresa; al fin y al cabo, si uno iba a alguna parte; lo mas probable es que fuese con fines económicos.”³ Es así, que la economía será muy importante en este trabajo, porque ¿quién va a utilizar la vía rápida sino los mismos que la construyeron? Para demostrarlo pretendo con “Solo Trafico Local” responder estas preguntas; ¿Fue necesaria la construcción de la Supervía Poniente?, ¿Vamos a gozar de la descongestión de las vías?, ¿A qué sector beneficia?, ¿Fue un capricho político o estamos frente a nuevas tendencias de movilidad impulsadas por las vías de peaje urbanas? la intención es; presentar los argumentos con hechos detallados procurando ser lo cercano a la realidad, pero al tiempo reconocemos que la realidad es un producto construido por nuestras conciencias y conceptos culturales, lo cual hace más difícil la tarea, con lo que me he valido de estas herramientas para desarrollar el presente trabajo;

-Trabajo de campo realizado en la colonia la Malinche.

-Trabajo Etnográfico

-Entrevistas

-Estudio de caso de personas desalojadas

-Investigación cualitativa

Dividido es cinco secciones; 1) primero es comenzar haciendo estudio del crecimiento demográfico de la CDMX y cuáles fueron las decisiones que se tomaron para que la ciudad estuviera conectada, tomando como ejemplo dos casos de megaproyectos hechos en la Zona Metropolitana y sus alrededores, 2) en la segunda parte entramos de lleno al megaproyecto de la Supervía Poniente, eje central de este trabajo, en dicho apartado revisaremos la creación de la

³ Vanderbilt Tom, Trafico, porque el carril de al lado siempre avanza más rápido y otros misterios de la carretera, Debate, 2010.

constructora, sus irregularidades y las maniobras que hicieron para justificar la construcción, 3) continuamos con el testimonio y proceso de asentamiento del Señor Gerardo, vecino y desplazado por la infraestructura urbana, 4) es un análisis de las agrupaciones sociales que estuvieron involucrados en favor y en contra de la Supervía, haciendo énfasis en el Partido de la Revolución Democrática y en el Frente Amplio en contra de la Supervía Poniente, y finalmente 5) hablaremos de Santa Fe, el motivo de su estancamiento y como ha reaccionado a la Supervía.

1. CRECIMIENTO URBANO Y MEGAPROYECTOS

Para entender las necesidades que una población posee y a su vez explicar la creación de las vías de comunicación para ésta, primero tenemos que mirar atrás para comprender cómo han evolucionado estas necesidades y cuáles han sido las medidas que se han adoptado para satisfacerlas.

En este primer capítulo intento empapar al lector del proceso constate de urbanización que ha sufrido la ciudad en la búsqueda de la satisfacción de “servicios”, –llámese escuela, vivienda, trabajo, salud, recreo– y cuáles han sido las respuestas del Gobierno a las demandas de las necesidades de la población y qué políticas públicas han aplicadas para la movilidad de sociedad en aras de llegar al primer mundo.

1.1. Breve reseña del aumento demográfico en la ciudad de México

Algunos de los hechos que fueron determinantes en el crecimiento demográfico y de la concentración de la población en algunas ciudades fue la Reforma a la Ley Agraria, durante la gestión presidencial del abogado Miguel Alemán Valdez⁴, lo que facilitó la movilización de la fuerza de trabajo del campo hacia las ciudades, principalmente donde se encontraba la industria, como Monterrey, Guadalajara, Puebla y principalmente la Ciudad de México. Se crearon en el mismo periodo grandes compañías de construcción como Ingenieros Civiles Asociados (ICA), una de las encargadas del desarrollo de la infraestructura habitacional como el multifamiliar Miguel Alemán en la Ciudad de México.

Durante la década de los 50's la Ciudad de México absorbía un 7.9% de la población nacional a pesar de que la importancia económica era mucho mayor, ya que la urbe participaba con el 36.2% del sector secundario y el 46.2% del sector de servicios.

⁴Político y abogado mexicano que se desempeñó como el presidente de México del 1 de Diciembre de 1946 al 30 de Noviembre de 1952. su administración se caracterizó por la creación de Ciudad Universitaria y la industrialización en México.

Entre 1954 y finales de 1960 el llamado modelo estabilizador⁵ hizo que en las grandes urbes se generara desigualdad económica al crecer la población y la urbanización de forma muy acelerada sin tener la capacidad de absorber la demanda de trabajo y vivienda.

En el periodo presidencial de Luis Echeverría hubo un decremento en la economía, sin embargo trató de satisfacer las demandas de producción pero sin modificar la política fiscal, ejerció el gasto fiscal de forma onerosa llevando a un déficit fiscal que se financio atreves del primer préstamo del Fondo Monetario Internacional (FMI) provocando la devaluación del peso y generando un crecimiento de la deuda externa.

Parte de ese gasto se realizó para la urbanización de Cuautitlán Izcalli, Nezahualcóyotl y asentamientos en Texcoco. Al mismo tiempo Carlos Hank Gonzales⁶ regente de la Cd. de México, fue quien promovió las construcciones de los ejes viales, la construcción de la Central de Abastos y continuación de las líneas del Metro. El relativo aislamiento del país en materia de transacciones comerciales obligó a las empresas a concentrarse en el mercado interno y, en particular en el más grande del país: la Ciudad de México, esto propició la creación de una importante infraestructura y que todas las vías de comunicaciones confluyeran en ella.

Para la década de 1970 la migración del campo a la ciudad aumentó considerablemente estimulada por la concentración económica del Distrito Federal. El sistema de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), en ese entonces estaba caracterizado por ser muy densa, teniendo como consecuencia de la migración el crecimiento de las zonas aledañas al DF, principalmente a lugares prometedores para la industria.

A partir de la década de los 90's principalmente después de que entra en vigor el tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) empieza la consolidación de la urbanización en la ZMCM, creándose diferentes complejos habitacionales así como grandes centros comerciales, impulsando a las inmobiliarias a competir por las licitaciones para las construcciones de estos proyectos.

⁵Modelo Económico utilizado en México entre los años de 1952-1970, las bases de este modelo radican en buscar la estabilidad económica para lograr un desarrollo económico continuo, la estabilidad económica refiere a mantener la economía libre de topes como inflación, déficits en la balanza de pagos, devaluaciones y demás variables que logran estabilidad macroeconómica.

⁶Debido a su brutalidad en acción y al implementar el desalojo para la construcción de la Central de Abastos fue conocido popularmente como “Genghis Hank”

Actualmente la ZMCM concentra casi 24 millones de personas y se encuentra inmersa en una aguda problemática provocada por factores como son la contaminación, el crecimiento demográfico, la inseguridad pública, todo ello sin mencionar la constante demanda de necesidades y servicios públicos.

Cada uno de los habitantes tenemos necesidades de ciertos servicios como; educación, salud, vivienda y trabajo, los mismos servicios que se encuentran dispersos a lo largo de la capital lo que dificulta el traslado a estos, además de la incapacidad de atender la demanda de la población. Existen 2500 unidades médicas para el Estado de México y la CDMX, solo por mencionar un ejemplo de la diferencia entre servicio y cantidad de personas. Es necesario la creación de servicios públicos y su fácil traslado a ellos en una ciudad donde la población crece a ritmo acelerado y requiere de varios servicios para satisfacer sus necesidades poblacionales. La mejoría del entorno económico y social de sus territorios, así como del equipamiento y dotación de infraestructura, contribuye poderosamente a reducir las vulnerabilidades de las comunidades y a ampliar sus expectativas de desarrollo humano.

La infraestructura carretera se refiere a la instalación física construida a lo largo y ancho del territorio nacional para permitir el traslado de un lugar a otro de personas, bienes y mercancías. Constituye una de las principales vías de acceso a los satisfactores básicos de la sociedad como son: salud, educación, empleo, vivienda, etc. El desarrollo humano lo entendemos como la ampliación de las alternativas de las personas para acceder a una calidad de vida satisfactoria.

En este sentido, el transporte y sobre todo el transporte público juegan un papel muy importante ya que es el medio con el cual la gran mayoría de la población contamos para acceder a dichos servicios, a pesar de los inconvenientes que puedan presentarse. La sobrecarga de vialidades en la capital, y el tráfico que conlleva, provocan que gastemos alrededor de 4 horas diarias en ir a nuestro destino y regresar a nuestros hogares, ello ha preocupado a nuestros gobernantes los cuales han implementado recientemente toda una serie de políticas públicas para agilizar el transporte colectivo.

La implementación del Metrobús, la línea 12 del Metro, los Segundos Pisos, las futuras ampliaciones del metro por ejemplo, han logrado agilizar el traslado de personas eficazmente. Sin embargo, esto no ha contribuido a la mejora de la calidad de vida de las personas ya que no logra satisfacer completamente las necesidades de movilidad pues no ha mejorado sustancialmente el

tiempo de traslado entre los hogares y las zonas de trabajo. Cabe señalar que estas últimas tienden a centralizarse en algunas alcaldías centrales mientras que los hogares, desde la década de los setenta, se han incrementado en la periferia, en delegaciones como Xochimilco (Pericoapa), Iztapalapa y Tlalpan en la década de los ochenta.

Las políticas públicas no han contemplado aprovechar la infraestructura carretera como un instrumento de impulso para el desarrollo humano. Se ha centrado más en la rentabilidad capitalista y las potencialidades de una obra para lograr crecimiento económico en la región, antes que en el desarrollo de la calidad de vida. En esta perspectiva no se considera una evaluación de impacto social ni tampoco la participación de la población en el mismo, básicamente se realiza una evaluación económica y financiera del proyecto para conocer su rentabilidad económica, a este fenómeno se le llama “Gentrificación” (del inglés gentrification) se refiere a la transformación de un espacio urbano en declive o deteriorado para atraer a una clase más pudiente, esto provoca que los residentes tradicionales abandonen el barrio y busquen refugio en las periferias, en consecuencia estos espacios son ocupados en su totalidad por residentes con alto valor adquisitivo que les permite afrontar el nuevo valor de la zona.

Es importante destacar que la infraestructura carretera en sí misma no es un fin, sino que se trata de un medio que por sí solo no puede impulsar el desarrollo humano, es necesario que tenga un papel complementario a otras políticas públicas para lograr el fortalecimiento y ampliación de oportunidades de la población.

Es un indicativo de la complementariedad que tiene la infraestructura carretera con políticas sociales y de servicios acordes a las necesidades de la población y no sólo en función del control político, militar, social o económico dirigido a satisfacer los requerimientos de actores externos, sólo vinculados a esta región por intereses económicos, marginando cada vez más a la población y destinándola a deplorar su calidad de vida.

La Ciudad de México, como muchas urbes, presenta serios problemas de congestionamiento vial que hacen muy lento el trasladarse de un punto a otro en automóvil particular e inclusive en algunos medios de transporte público. Situación que disminuye la calidad de vida de quienes se trasladan y de los que viven en las zonas congestionadas. Esto se hace más evidente para algunas regiones de la Ciudad de México, como es el noreste y norte.

El aumento demográfico conlleva también al aumento de las necesidades que la sociedad requiera, es decir, más escuelas, hospitales y centros de salud, viviendas y trabajo. Por desgracia este *boom* poblacional no es proporcional a los servicios con que cuenta. Según la *Encuesta Origen-Destino 2007* realizada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) nuestro costeo de tiempo promedio gastado a cualquier tipo de servicio -llámese escuela, trabajo, salud, recreo- es de 3 horas en la zona metropolitana. Se efectúan casi 22 millones de viajes al día, de los cuales 14.8 millones son en transporte público y el resto en privado. Por tanto, una infraestructura carretera adecuada es fundamental para el desarrollo óptimo de una población en crecimiento a la par de una política de mejora del transporte público.

1.2. Maniobras políticas pro-ciudad

La Consulta Verde fue el resultado que obtuvo tanto el Gobierno del Distrito Federal como las numerosas agrupaciones y asociaciones interesadas que trabajaron para lograr un consenso de medidas que reduzcan las causas del calentamiento global y de la contaminación en general. Fue aplicada durante el mes de Julio del 2007 con una participación de 500 mil capitalinos aproximadamente. El punto fundamental en este proceso, fueron las 10 preguntas que cada persona interesada contestaría, en la mayoría de los casos con un *sí* o un *no* literalmente.

“Responda Si o NO

1. ¿Estás de acuerdo en que los recursos públicos disponibles para transporte en la Cd. de México, se destinen principalmente a la construcción de la Línea 12 del Metro y a las 10 líneas del Metrobús?

¿Cuál debe ser el destino de la Línea 12?

A) Iztapalapa-Tláhuac; B) Iztapalapa-Acoxta

2. ¿Estás de acuerdo que se sustituyan todos los microbuses que circulan en el DF por vehículos nuevos antes del 2012?

3. Los taxis del D.F. que actualmente consumen gasolina ¿deben ser sustituidos por vehículos que utilicen otro tipo de motores más limpios: eléctricos, diesel, híbridos (gas y gasolina)?

4. ¿El transporte escolar del DF debe ser obligatorio para las escuelas particulares?
5. ¿Para disminuir el tráfico y la contaminación cada automóvil particular debe dejar de circular un sábado al mes?
6. ¿Estás de acuerdo en aumentar los espacios verdes y hacer obligatorio arborizar las azoteas en toda nueva construcción en el DF?
7. ¿Todo transporte de carga debe pasar por la verificación obligatoria y circular por la ciudad en horario restringido?
8. ¿Estás de acuerdo en que se construyan 500 pozos de absorción de agua, cuatro plantas de tratamiento y dos lagunas de regulación?
9. ¿Quieres que sea delito grave la invasión de predios de valor ambiental y la destrucción de bosques?
10. ¿Estás de acuerdo en que se construya en el DF un centro integral para el manejo de la basura?⁷

Es obvio que la mayoría de las personas que habitamos la capital quisiéramos tener más áreas verdes, menos basura y una notoria reducción en las emisiones de CO₂, es decir una mejora en las condiciones de vida y un impulso al desarrollo humano. Lo que no mencionó la *Consulta Verde* fueron los modos de acción que llevarían al cumplimiento de estos objetivos, porque para muchos, me incluyo, se trató del abuso de un estudio de medición amañado para legitimar medidas tomadas previamente. Debido a que las preguntas fueron vacuas, mal planteadas, carentes de contexto y hechas para obtener las respuestas que el GDF quería escuchar, ¿por qué?

- Las preguntas no fueron redactadas de una forma seria y profesional. Se trataba simplemente de afirmaciones tendenciosas disfrazadas de cuestionamientos. El resultado de ello es lo que se conoce como *error de medición*^{*}, proveniente de realizar preguntas

⁷ Ultima vez visto 18/09/18 http://www.earthgonomic.com/biblioteca/2007_Consulta_VerdeDF.pdf

^{*} Se define como la diferencia entre el valor medio y el “valor verdadero”

sesgadas, es decir, que incluyen frases o palabras sugerentes de un sentimiento de aprobación o desaprobación

- Ante la escasa afluencia de votantes, se tomó la decisión de omitir las restricciones que definían la muestra. “Desde las 16:00 hrs, cualquier transeúnte podía contestar con o sin credencial de elector, siendo o no habitante del D.F, y una o más veces; ello sin contar que también podía responderse de manera online, donde los datos podían falsearse fácilmente”⁸. Es entonces obvia la abundancia de errores al tabular las respuestas, haciendo que este ejercicio carezca de validez y confiabilidad, cuyos elementos deben de ser indispensables en toda investigación.
- Como consecuencia del punto anterior, existe un inaceptable error de muestreo, haciendo que el resultado simplemente no pueda ser considerado como representativo.

La compañía Copesa por ejemplo, dedicada a dar servicio, manutención y transporte que circula sobre periférico, es producto de *la Consulta Verde*. La pregunta 2 textualmente dice: *¿Estás de acuerdo que se sustituyan todos los microbuses que circulan en el DF por vehículos nuevos antes del 2012?* Insisto en la obviedad del mejoramiento del transporte público y estoy de acuerdo en que los microbuses antiguos sean sustituidos por nuevos con tecnología amable para el medio ambiente, mediante programas de chatarrización y subsidios otorgados por el Gobierno a los dueños para la adquisición de éstos nuevos microbuses. En lo que no estoy de acuerdo es que el GDF haya eliminado las rutas que circulan en periférico para conglomerarlas en un solo proyecto privatizado. Es decir, la diferencia no está en la privatización sino en la pauperización de miles de microbuses, no es lo mismo un gran concesionario que miles de concesiones pequeñas.

La pregunta 1 de la encuesta nos dice: *¿Estás de acuerdo en que los recursos públicos disponibles para transporte en la Cd. de México, se destinen principalmente a la construcción de la Línea 12 del Metro y a las 10 líneas del Metrobús?*

(Es aquí donde debimos haber respondido **SI** o **NO**)

⁸ Ultima vez visto 16/08/18 <https://www.expoknews.com/consulta-verde-sin-validez-ni-confiabilidad-como-instrumento-de-investigacion/>

¿Cuál debe ser el destino de la Línea 12?

A) *Iztapalapa-Tláhuac;* B) *Iztapalapa-Acoxta*

Es importante señalar que, en el momento de contestar la interrogante de la ruta deseada para la *Línea 12*, independientemente de que se haya respondido si o no, aceptamos incondicionalmente su construcción junto con las líneas restantes del Metrobús, esto es porque su aceptación está implícita al responder su trazo. Los resultados de la *Consulta Verde* resultaron a favor de la construcción, sin embargo fue un juego de palabras orquestado a la viabilidad de la *Línea 12* del Metro donde el GDF fue juez y parte de dicha consulta.

Podríamos hacer un análisis de todas las preguntas que se realizaron, pero, este no es el caso. La situación es que el GDF utilizó nuestro optimismo y buena voluntad de habitar en una ciudad con menos contaminación y mayores áreas verdes para implementar proyectos concesionados a empresas privadas, la concesión para la construcción del metro a Carso, ICA y Attcom México, el transporte escolar “*verde*” para las escuelas, los nuevos pisos del periférico, y por supuesto la vía rápida Poetas-Luis Cabrera.

1.3. Ejemplos de mega proyectos en la CDMX

1.3.1. La lucha del pueblo de Atenco ante el Aeropuerto Internacional

Estado de México, amanece el lunes 22 de octubre del 2001 con la noticia de que serían expropiados 13 ejidos ubicados en los municipios mexiquenses de Atenco, Chimalhuacán y Texcoco. Atrás han quedado, cuando menos, 10 meses de controversia, espacios en los medios de comunicación, expectación, opiniones técnicas, posturas políticas, publicidad, y sobre todo, de incógnitas. En el *Diario Oficial de la Federación* de ese día se divulgan 19 decretos expropiatorios con la Secretaria de la Reforma Agraria (SRA) como autoridad ejecutora. Por si acaso, en cada decreto se estipula, de acuerdo al artículo 97 de la Ley Agraria, que, si los terrenos afectados no se usan para levantar el aeropuerto, al término de 5 años el fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal (Fifonafe) podría implementar las medidas pertinentes para revertir las expropiaciones. Cosa curiosa: el gobierno federal impone un inicio y prevé un posible final que no incluye la culminación del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco. ¿Simple formalismo legal o un temor fundado a que las cosas no le salgan como desea?

En cuanto a la superficie expropiada, primero se divide entre la de uso individual (correspondiendo con cada uno de los ejidatarios afectados) y la de uso común. Las 5,391 hectáreas, a su vez, se dividen entre las de riego y las de temporal. Además se cruza el tema de las indemnizaciones, volviéndolo todo más complejo. Si el número de ejidatarios afectados asciende a 4,375, el gobierno federal pretende pagarles 545,127,371 pesos, una vez que la Comisión Nacional de Avalúos de Bienes Nacionales (CABIN), adscrita a la entonces Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo, fija 2 posibles precios para las tierras expropiadas: 7.20 pesos por el metro cuadrado en las tierras de temporal y 25 pesos por el metro cuadrado en las de riego. Al darse a conocer tales montos, no pocas personas, comenzando por los propios afectados, se indignan ante lo que consideran un robo.

Ello hace que la opción de construir el aeropuerto en el Edo. Mex resulte mejor y más prometedora para el gobierno federal y los posibles inversores. Además de los criterios estrictamente aeronáuticos, Cerisola agrega un menor costo financiero que la otra opción que tenían contemplada en el Edo de Hidalgo. Según el cálculo gubernamental, un 75 por ciento del nuevo aeropuerto es financiable con capital privado (del cual hasta un 49 por ciento puede ser extranjero, monto susceptible de llegar a la centena con autorización oficial), y el resto con recursos públicos. Esto para una obra cuya construcción tomaría de 3 a 5 años. Entre los interesados en realizar la edificación, destacan: Gutsa, el Grupo Martínez Hermanos e ICA.

“Es entonces cuando los machetes comienzan a surgir. Por fortuna no sería necesario que rajasen las carnes de alguien exceptuando a uno que otro rayón dejado en los escudos que portan los granaderos del DF y del Edo Mex.”⁹

Ante la posibilidad latente de una entrada violenta por parte de la fuerza pública a alguna de las comunidades en lucha, los ejidatarios hacen de las barricadas un medio para su defensa. Junto con el ya extinto Frente Zapatista de Liberación Nacional, los comuneros y sus familias instalan costales rellenos de arena y tierra, así como tablas y alambre de púas, en las entradas principales de Acuexcomac, La Magdalena Panoaya, Tocuila, San Salvador Atenco y otros pueblos, además de poner campamentos junto a sus parcelas y en los cerros de Huetepec y

⁹ Obtenido de la asesoría del Dr Scott Robinson de “Los Machetes de la Globalización”

Tepezingo, esto último con fines estratégicos para mantener una vigilancia permanente desde terreno elevado.

Bajo un clima de tensión permanente, los partícipes del movimiento hacen un llamado a distintas organizaciones y comunidades de todo el país, a fin de que muestren su solidaridad con la lucha atenquense y para que estén muy alertas ante cualquier indicio de ofensiva gubernamental, todo para emprender inmediatas acciones de protesta, como marchas o bloqueos de vías de comunicación.

En cuanto al tema ambiental, los posibles estragos que el nuevo aeródromo dejaría en miles de aves migratorias, son ya una inquietud constante para diversas organizaciones nacionales e internacionales. En enero, miembros de Earth Voice, The Human Society of the US y World Watch Institute visitan la zona expropiada. A raíz de esto, las organizaciones denuncian no únicamente que los 19 decretos expropiatorios violan derechos humanos.

A fines de febrero, ejidatarios de Atenco y Texcoco, organizados ya en el Frente de los Pueblos en Defensa de la Tierra, emplazan a Vicente Fox para que debata con ellos públicamente el 4 de marzo en el Auditorio Nacional. No obstante, a finales de mayo, Arturo Montiel hace una contrapropuesta formal a Vicente Fox, en la cual, amén de sugerirle un incremento en la valuación de los terrenos expropiados, le pide: 1) otorgar a los ejidatarios inconformes algunas concesiones para el transporte de materiales y de personas, a efecto de que puedan trabajar en autobuses, microbuses, taxis, etcétera; 2) entregar becas a los hijos de los labriegos, a fin de capacitarlos en los diferentes aspectos que involucra la edificación y funcionamiento de un aeropuerto, y 3) la creación de un programa social de gran calado para la zona oriental del Estado de México, incluyendo agua, banquetas, capacitación para el trabajo, créditos para viviendas, drenaje, educación, pavimentación y salud.¹⁰

Es importante recordar que la expropiación de los 13 ejidos forma parte de un gran proyecto donde no únicamente se tiene planificado el aeródromo, sino también una serie de obras que lo acompañarían: carreteras, hoteles, comercios y un largo etcétera. Las personas que integran el movimiento lo sabían, no nada más por la gran superficie expropiada, sino también a raíz, por ejemplo, de lo sucedido el 31 de mayo, cuando 6 empleados de la empresa Sistemas Avanzados y

¹⁰Obtenido de la asesoría del Dr Scott Robinson de “Los Machetes de la Globalización”

Proyectos fueron retenidos. Se llegó al acuerdo que se respetaría la integridad física de los individuos, pero que estos solo serían liberados hasta que la empresa entregue los resultados del levantamiento efectuado. Dicha empresa, según sus trabajadores, es contratada para realizar trabajos de fotogrametría, topografía y cartografía en algunos de los ejidos expropiados, para seguir adelante con el plan de construir un sistema de 3 autopistas vinculadas al Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, dados los requerimientos de la SCT. De acuerdo con los planos, fotografías y demás documentos confiscados a los topógrafos el trazo de las autopistas forma parte de una iniciativa más grande: el Proyecto Regional de Gran Visión: Ocho Entidades Federativas. La misma documentación da cuenta de las nuevas vialidades que conectarían a la terminal aérea con los estados de Guerrero, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Puebla, Tlaxcala y el Distrito Federal.

11

Al mediodía del 11 de julio, un contingente de aproximadamente 40 ejidatarios se enfilan hacia el municipio de Teotihuacán a protestar en un acto de Arturo Montiel. Al llegar a la altura del poblado de Santa Catarina, sobre la carretera Tepexpan-Pirámides, los manifestantes empujan 2 camiones policiales que les obstruían el paso, pero unos metros más adelante se topan con una valla compuesta por unos 40 elementos de la Fuerza de Acción y Reacción Inmediata. Esto enardece a los campesinos, quienes de inmediato llaman a muchos de sus correligionarios que se encuentran en San Salvador Atenco, de tal forma que el contingente alcanza las 120 personas. El enfrentamiento se recrudece cuando unos 100 policías, vestidos de civil, aparecen para enfrentar a los atenguenses, quienes son replegarlos por el momento. Poco después arriba un equipo antimotines, que arremete por igual contra manifestantes que contra inermes usuarios del transporte público que transitaba por la carretera.

En Atenco, una vez que se conocen los hechos, los pobladores deciden bloquear otra vez la carretera Texcoco-Lechería como medida de presión. En la cabecera municipal, Acuexcomac, La Magdalena Panoaya y Tocuila, los inconformes, además de sus arquetípicos machetes, se arman con palos, piedras y bombas molotov para responder a la presencia de granaderos que habían impedido, anteriormente, que se manifestaran en un evento del entonces gobernador.

¹¹ Última vez visto 19/05/2014

<http://www.pa.gob.mx/noticias/2002/junio/020602.htm#RETIENEN%20A%205%20TRABAJADORES>

Al no saber quiénes estaban heridos o, peor aún, muertos, entre temerosos y cegados por la ira de pensar en que eran conocidos y vecinos aquellos que posiblemente estaban lesionados y, o, desaparecidos, 300 atenquenses se dirigen a la Subprocuraduría de Justicia, en Texcoco. Para exigir que aparezca sus compañeros de lucha, deciden sacar con violencia al subprocurador José Andrés Mendiola; al jefe de Averiguaciones Previas, Guillermo Fragoso. Este hecho es punto de partida para una tensa negociación, en donde los ejidatarios amenazan con quemar vivos a los funcionarios si no eran liberados de inmediato sus compañeros encarcelados tras la gresca. Como respuesta, en San Salvador Atenco se desconoce al gobierno de Arturo Montiel como interlocutor en el conflicto, proponiéndole a la Presidencia de la República una mesa de negociación.

La tensión aumenta con la posible entrada de la PFP, que la noche del mismo 11 de julio tenía rodeado a San Salvador Atenco. Ante una posible represión gubernamental, diversas organizaciones sociales provenientes de Guerrero, Michoacán, Oaxaca y Yucatán, más el sindicato de Euzkadi y el Frente Popular Francisco Villa, se dirigen a la zona de conflicto y anuncian el inminente cierre de autopistas en sus respectivas entidades, lo cual se cumple muy escasamente. Los campesinos, como lo habían prometido, ya únicamente reconocían al gobierno federal como interlocutor en las negociaciones, planteándole las siguientes demandas: 1ª) el repliegue de la fuerza pública estatal y federal de las inmediaciones de los pueblos; 2ª) la atención médica gratuita para todos los heridos; 3ª) la cancelación de las órdenes de aprehensión; 4ª) la constitución de una comisión plural, integrada por diputados y senadores y 5ª) el desarrollo de un diálogo con carácter público y resolutivo. Para el 14 de julio, el gobierno federal asume la atención exclusiva del conflicto, con lo cual se vuelve responsable de negociar la liberación de los funcionarios, así como de procesar toda la inconformidad existente en torno al Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco.¹²

En la madrugada del 15 de julio, pese a todo, son liberados los ejidatarios que, incluyendo a Ignacio del Valle y Adán Espinosa, habían estado presos y heridos. Sin haber recibido la atención médica necesaria ni adecuada al interior del penal Molino de Flores Antes de salir, se *limpian* todos sus expedientes. Un día más tarde y en reciprocidad, el movimiento hace lo propio con los funcionarios capturados 4 días antes. De forma paralela, los integrantes de la PFP que se habían estacionado en la entrada de los pueblos, se retiran, dando fin a sus *acciones disuasivas*. Todo esto fue posible no tanto por las negociaciones, que en efecto las hubo, sino más bien porque nadie se

¹²Obtenido de la asesoría del Dr Scott Robinson de “Los Machetes de la Globalización”

atrevió a cruzar la línea: ni la fuerza pública para rescatar a los rehenes y reprimir a sus captores, ni éstos para cumplir sus amenazas respecto a aquéllos.

El 16 de julio, campesinos de San Salvador Atenco, Acuexcomac, La Magdalena Panoaya, Tocuila y Nexquipayac marchan hacia el Distrito Federal, donde afirman que la única manera de detener el conflicto es con la abrogación de los 19 decretos expropiatorios. Es importante hacer hincapié en esta situación ya que;

*“durante el mismo día, el comisionado Francisco Curi les presenta nuevas ofertas: 1ª) que el precio de los terrenos quedase fijado por su valor comercial (lo que significa, en la práctica, que no proseguiría la distinción entre tierras temporales y de riego, para que la tasación final sea de 50 pesos el metro cuadrado); 2ª) la aplicación de programas de educación, salud y vivienda en la región adonde fuesen reubicados los campesinos; 3ª) incorporar, al proyecto aeroportuario, a quienes lo deseen, lo cual supone generación de empleos durante la edificación, así como capacitación para trabajar en puestos especializados una vez que comenzasen las operaciones, y 4ª) implementar un programa de inversión mixta, federal y estatal, con el fin de impulsar el desarrollo de la zona oriental mexiquense”.*¹³

Tras 9 intensos meses de lucha, el gobierno federal decide cancelar su idea del nuevo aeropuerto. Los argumentos esgrimidos el 2 de agosto se centran, fundamentalmente, en la negativa de las comunidades a deshacerse de sus tierras.

Pese a lo dicho por el gobierno federal, los campesinos inconformes mantienen la guardia, con una postura entre reservada e incrédula, porque aún debían preservar la acción colectiva y exigir, en primer lugar, invalidar las numerosas órdenes de aprehensión que aún estaban vigentes. En segundo, dar una indemnización justa a las familias de los lesionados, y en tercero, para disponer de un documento que avalara, la cancelación de los decretos expropiatorios. Esto último se logra el 6 de agosto, cuando el gobierno federal formaliza su marcha atrás en el *Diario Oficial de la Federación*.

Lo primero sería negociado a lo largo de los 12 meses posteriores, utilizando el edificio de la presidencia municipal como moneda de cambio y negociación, hasta que en agosto de 2003 se acuerda su entrega del edificio con la promesa de que las ordenes de aprehensión serían enviadas

¹³Última vez visto 19/05/2014 <https://www.jornada.com.mx/2002/07/23/007n1pol.php?origen=politica.html>

a reserva. Y sobre lo segundo, a manera de homenaje *post mortem*, “la casa de la cultura en Atenco llevaría el nombre de quien pereciera luego de la andanada en Santa Catarina”¹⁴.

El mismo día en que se anuncia que el nuevo aeropuerto no sería levantado, Adán Espinosa e Ignacio del Valle dicen que el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra seguiría existiendo bajo una modalidad apartidista. Se mantiene también para organizar una consulta pública en donde los pobladores del municipio decidieran qué hacer con el gobierno aún en el poder.

Ahora se precisa hacer alusión al peso específico de los 2 tipos de acción de lucha seguidos por el movimiento. ¿Al final qué pudo más, la línea legal o la confrontación?

Con versiones encontradas, por el propio desenvolvimiento de los hechos y ante la imposibilidad de cuantificarlos empíricamente, lo mejor es asignarle a cada frente un salomónico 50 por ciento de importancia. Sin apelar al marco jurídico, la disputa cuerpo a cuerpo contra el Estado podía generar una espiral de violencia que al final, para cualquiera de las partes, hubiera significado una victoria pírrica. Pero, indudablemente, con los machetes y las barricadas, con las bombas molotov y los rehenes, se manda un mensaje muy claro: las leyes en México no siempre han de favorecer al poderoso y al adinerado.

1.3.2. La Línea 12 del Metro y el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Tláhuac. (PDDUTLAHUAC2008)

Como resultado de *La Consulta Verde* se comenzó a llevar a cabo la construcción de la línea 12 del Metro a finales de septiembre del 2008 en el Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa sin contar con la totalidad de la compra de los predios requeridos. A partir de esa fecha la capacidad de rodamiento que circulan por dicha avenida disminuyó debido a que la maquinaria pesada que laboró redujo los carriles de circulación, incluso, en varios tramos solo existía un carril disponible para el tránsito de los automóviles, en el mejor de los casos.

Es hasta el 12 de noviembre del 2008 en que el GDF publicó en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el decreto de expropiación para construir la terminal de la *Línea 12* del Metro en el predio conocido como Terromotitla. En el decreto expropiatorio se establece que ese terreno "es un predio sin construcciones, no cuenta con servicios públicos, pero presenta facilidades de acceso

¹⁴Obtenido de la asesoría del Dr Scott Robinson de “Los Machetes de la Globalización”

a las mismas" y por su ubicación es factible para el Metro. También indica que a partir de dicha fecha el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro podrá tomar posesión de las 57 hectáreas que posee Terromotitla y es este organismo el encargado de pagar las indemnizaciones correspondientes¹⁵.

Esta expropiación se da en medio de resistencia de ejidatarios, campesinos y pequeños propietarios para vender sus terrenos que están valuados por el GDF a 600 pesos el metro cuadrado. "los proyectos de capital intensivo, de alta tecnología y a gran escala, convierten campos de cultivo, suelos de pesca, bosques y hogares convertidas en represas de reserva creadas, esquemas de irrigación, operaciones mineras, plantaciones, proyectos de colonización, autopistas, renovación urbana, complejos industriales y lugares turísticos, todos en el nombre del desarrollo regional y nacional." (Oliver-Smith)¹⁶

La *Línea 12* del metro o *Línea Dorada* pertenece a un proyecto mucho más amplio llamado "Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Tláhuac". (PDDUTLAHUAC2008). A partir del PDDUTLAHUAC2008, es cuando se da a conocer el decreto de expropiación que afecta a las poblaciones de Tláhuac. Los ejidos expropiados para este proyecto corresponden a los pueblos de San Francisco Tlaltenco y al pueblo de Santiago Zapotitlan, las áreas conocidas como Terremotitla; Polígono 1, 2, 3, y la parte que es conocida como, La Sierra de Santa Catarina. Es en la primera área, en Terramotitla, donde se llevó a cabo la construcción de la terminal de la *Línea 12* y donde también estarán los talleres de reparación de los trenes.

Cabe mencionar que en tales predios no se ha dado ningún tipo de desplazamiento forzado por parte de las autoridades correspondientes, más bien es sólo la expropiación de las tierras, aunque éstas ya no son de uso agrícola, el arrebato del patrimonio sigue siendo el eje central "en el mejor de los casos, como lamentable, pero como víctimas necesarias del Estado que aplica su poder de expropiar por causa de utilidad pública". (Scudder)¹⁷. En la zona de Tláhuac esto es así

¹⁵Véase: Gaceta Oficial del Distrito Federal. 12 de noviembre de 2008, paginas 3 - 7

¹⁶ Oliver-Smith, Anthony (Eds.), "Introduction: Development-Forced Displacement and Resettlement: A global Human Rights Crisis" en *Development and Dispossession: The crisis of Forced Displacement and Resettlement* (School for Advanced Research Advanced Seminar), (pp. 3-24), Santa Fe, New Mexico, School for Advanced Research Press, 2009.

¹⁷ Scudder, Thayer. "Resettlement Theory and the Kariba Case: An Anthropology of Resettlement" en A. Oliver-Smith (Ed.), *Development and Dispossession: The crisis of Forced Displacement and Resettlement* (School for

ya que la actividad agrícola, desde la década de los ochenta, no es una opción económica viable para los poseedores de tierras. Tampoco los hijos de estos campesinos decidieron que el campo fuera su fuente de ingresos, dadas las condiciones de precariedad a las que se enfrentaron, la baja de precios, la oferta laboral que ofrecía la creciente Ciudad el campo se volvió menos atractivo y las tierras se dejaron de laborar.

Las necesidades de la sociedad para desarrollar su infraestructura para producir más energía, mejores proveedores de agua, un sistema de transporte más efectivo y una agricultura más productiva se balancea contra el bienestar de las comunidades locales que confrontan el desplazamiento y posible restablecimiento para hacer lugar a tales proyectos. (Oliver-Smith)¹⁸ El programa Delegacional cambió el uso de suelo de 324 hectáreas de suelo de Preservación Ecológica en la Sierra de Santa Catarina, el 25 de septiembre del 2008. De las 324 hectáreas pasan de PE (Preservación Ecológica) a ER (Equipamiento Rural) en 267 ha. se permite la superficie de desplante y altura que se requiera, es decir se pueden construir los m² que determine el gobierno o la concesionaria establecida.

El cambio en el uso de suelo es crucial para la zona lacustre de Tláhuac, la zona suroriente y poniente del DF son las principales áreas de recarga de mantos acuíferos. Aunque no exista en este momento obras que afecten las zonas lacustres de Tláhuac el cambio en su uso de suelo está hecho y es muy probable que a corto plazo existan nuevas obras que pongan en peligro la Sierra de Santa Catarina.

Con el ya mencionado decreto de expropiación, los habitantes de los pueblos de Santiago Zapotitla y de San Francisco Tlaltenco, principalmente ejidatarios y campesinos, se opusieron a la construcción de las obras con la creación de una agrupación llamada Frente de Pueblos de Anahuac (FPA), como una réplica del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra de Atenco. Durante el 2011, un grupo de ejidatarios interpusieron un amparo que ganaron ante la Secretaria de la Reforma Agraria (SRA) Que obliga a STC Metro a devolver los predios por tales irregularidades o

Advanced Research Advanced Seminar),(pp. 25-48), Santa Fe, New Mexico, School for Advanced Research Press, 2009

¹⁸ Oliver-Smith,Anthony (Eds.),“Introduction: Development-Forced Displacement and Resettlement: A global Human Rights Crisis” en Development and Dispossession: The crisis of Forced Displacement and Resettlement (School for Advanced Research Advanced Seminar),(pp. 3-24), Santa Fe, New Mexico, School for Advanced Research Press, 2009.

indemnizar lo acordado al resto de los ejidatarios. Los predios amparados fueron entregados en junio de ese mismo año sin que la STC Metro estuviese enterada.

El FPA basó su defensa en conservar sus tradiciones y el medio ambiente que ellos han dado a toda esta zona, como dice Oliver-Smith “Sus reclamos enfatizan los derechos de los menos poderosos, la significancia de diversidad cultural y la sustentabilidad de ambientes sobre lo que consideran ecológicamente riesgoso, económicamente cuestionable, y proyectos socialmente destructivos.” (Oliver-Smith 2001)

En su momento existió una oposición de parte de un sector de los dueños de tierras que no está afiliada al FPA, principalmente por exigir un mayor costo por la tierra expropiada, estos disidentes del frente son las generaciones que ya no trabajaron la tierra, es decir no tienen este *lazo* que los arraiga al campo.

Para la anterior generación, los más viejos, la tierra tiene un valor intrínseco que “surge cuando la explotación de los recursos que la naturaleza ha dotado de un valor que es independiente de cualquier trabajo, el capital o el esfuerzo empresarial aplicada a los recursos.”¹⁹ Y aunque en estas tierras no tengan recursos naturales ni forma para explotarla, el construir encima un Metro con el que se va a lucrar aumenta el valor de la tierra misma. Por otro lado, al despojar a una comunidad de sus tierras las vuelve vulnerables frente al mercado capitalista y el tipo de servicios que acompañan los flujos de personas con el nuevo servicio.

El 25 de marzo del 2011 luego de que el gobierno del DF adquiriera predios, ya sea por compra-venta o expropiación consensuada en Tláhuac, para la construcción de la Línea 12 del Metro, la SCT Metro anunció que pondrá a la venta predios debido a que la expropiación fue excesiva⁰, dichos predios estarán a disposición de sus antiguos propietarios. En caso de decidirlo así, pueden hacerlo en parte o en su totalidad y de manera paulatina. Se ha aclarado que los predios no se venderán más altos de lo que fueron adquiridos. El total de predios que revenderá el GDF es alrededor del 25 por ciento del total de expropiación de Tlahuac

¹⁹ Cernea, Michael M. el Análisis de Riesgos y el modelo de riesgos y reconstrucción en la Relocalización de Poblaciones. Asian Development Bank, 2007.

En el documento que fue firmado el 15 de marzo del 2011, se facultó iniciar los trámites necesarios ante las autoridades competentes del GDF, para desincorporar y posteriormente enajenar algunos terrenos obtenidos para la construcción de la Línea 12.

Ahora bien, se ignora el monto otorgado como indemnización de los predios, pero, a casi diez años de haber entregado los cheques es de esperarse que muchos de los antiguos propietarios ya no posean dicha cantidad para adquirir nuevamente la totalidad del predio, si es que estos aun consideran tomarlo, en caso contrario dichos predios serán dispuestos a la venta a cualquiera que tenga interés en adquirirlos, con lo que deja las puertas abiertas a grandes grupos comerciales que anteriormente no podían localizarse en la zona debido a que el uso del suelo no lo permitía.

San Francisco Tlaltenco poseía una economía interna a pesar de tener comunicación con otras comunidades, casi en su totalidad los alimentos básicos eran producidos y consumidos ahí mismo, los huevos y gallinas eran de rancho, las carnes rojas de los criaderos, muchas de las verduras venían de los huertos domésticos. Al despojarlos de las tierras que proveían su alimento, llámese ganadería o agricultura, estos se verán obligados a adquirir sus productos de otras fuentes, y al no ser producidas en la población es muy probable que aumenten de precio sin tomar en cuenta la calidad de los alimentos. Recordemos que la indemnización que otorgo el GDF y la STC Metro aunque nos puede parecer una cantidad elevada solo es para unos cuantos miembros de la comunidad, lo cual deja a la deriva al resto de la misma con el alza de precios.

En la actualidad y entre protestas, quejas, chismes y sobre todo caos vial, la construcción de la Línea Dorada finalizó y abrió sus puertas al público un 31 de octubre del 2012 con retrasos en la obra y gratificaciones en el viaje por una semana. El Frente de Pueblos del Anáhuac quedó reducido a una pizca de personas de edad avanzada. El motivo fue debido a la brecha generacional, los miembros participes del FPA son personas mayores que trabajaron la tierra, cosa que se ha dejado de hacer un par de décadas atrás.

La indiferencia, la mejora del transporte público y el derrame económico que provocó en las cercanías de las terminales contribuyó a que las nuevas generaciones que poseen las necesidades de transportarse a su escuela o trabajo optaran por este nuevo medio de movilidad que, sin duda, ha reducido considerablemente los tiempos de traslado, pero no todo es miel sobre hojuelas, a casi más de un año de estar operando el metro, el Centro de Transferencia Modal (Cetram) o paraderos, fue puesto en marcha, lo que provoca que pasar sobre Avenida Tláhuac, a la altura de la terminal,

sea un *calvario*. Probablemente suene trivial o cotidiano, pero la problemática persistirá debido a que la avenida no tiene la capacidad de circulación que demandan los vehículos.

Los casos exitosos para impedir un megaproyecto de estas dimensiones coinciden en que las comunidades no posean las necesidades que ofrece dicho proyecto en este caso es el transporte. Este es un buen ejemplo en que no siempre una comunidad organizada como pueblo originario pueda coincidir en una necesidad contemporánea como es la movilidad.

Una diferencia vital entre ambos proyectos: Atenco y Tláhuac es el tipo de público al que va a beneficiar el mega proyecto y cómo éste afectará de manera directa a la comunidad que posea la propiedad de la tierra a expropiar y donde se pretende construir. No es lo mismo crear un aeropuerto en una comunidad donde la probabilidad para que sus habitantes más viejos o los más jóvenes usen un avión, ya sea para placer o negocios, que expropiar para crear una estación de metro de la cual, inevitablemente, viejos y jóvenes, tendrán que hacer uso por necesidad. Además de que un boleto de metro sigue siendo más asequible que un boleto para abordar un avión, el impacto sobre la población desplazada y la forma en que el mega proyecto se vincule con sus vidas es un factor fundamental.

Vistos estos dos casos, el de transporte aéreo y el de transporte público de pasajeros, el análisis del transporte privado, automovilístico se mira como un proyecto diferente. Sin embargo, dado que la población desplazada es el asunto principal.

1.4.4.1 Irregularidades en la línea 12 del Metro

A partir del 12 marzo del 2014 la Línea 12 del Metro cerró 11 de 24 estaciones, en su mayoría sobre Avenida Tlahuac, es decir, el tramo elevado. Todo esto a casi 18 meses de haber entrado en operación. Los motivos fueron fallas técnicas y desgaste excesivo sobre este tramo. Los contratos que firmaron las constructoras del proyecto de la *Línea 12* del Metro establece que ellas son responsables de que toda la infraestructura cumpliera los requisitos de seguridad y calidad para su operación diaria.

De acuerdo con el contrato 8.07 C0 01 T.2022 para la construcción de la Línea Dorada, en las primeras cláusulas del documento se especifica que el consorcio integrado por ICA, Carso Infraestructura y Construcciones (CICSA) y Alstom Mexicana debía realizar los estudios y análisis

necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura, los anteproyectos, proyectos ejecutivos, las pruebas, inclusive con trenes, y puestas en servicio, hasta la terminación final de la obra.²⁰ Esas fallas han costado que 11 de las 20 estaciones con las que cuenta la Línea 12 se hayan cerrado para su restauración.

Alonso Quintana, quien es director general de ICA del 2012 hasta su renuncia en el 2015, confesó durante una entrevista de TV que; “sabían que los trenes eran inadecuados, pero que no informaron públicamente del problema, al pensar que no era de su competencia”.²¹

1.4.4.2 El contrato de ICA

Según el contrato 8.07 C0 01 T.2022 para la construcción de la denominada línea dorada, en las primeras cláusulas del documento se especifica que el consorcio integrado por ICA, Carso Infraestructura y Construcciones (CICSA) y Alstom Mexicana debían realizar los estudios y análisis necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura, los anteproyectos, proyectos ejecutivos, las pruebas, inclusive con trenes, y puestas en servicio, hasta la terminación final de la obra.

Con base en el expediente RR.SIP.1999/2012 del Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal, en el contrato firmado entre el GDF y el consorcio constructor, se asegura que los sistemas deberían de ser entregados el 31 de octubre de 2012 (luego de varias modificaciones en las fechas de entrega), los cuales deberían de ser instalados y probados, operando los trenes con los sistemas de señalización y radiofonía, para su correcto funcionamiento.²²

En ninguno de los apartados sobre las certificaciones de funcionamiento de la compañía se mencionó que los trenes eran inadecuados a las vías.

Por otra parte, Marcelo Ebrard, ex jefe de Gobierno del DF, señaló que nunca supo de la incompatibilidad y que ponía a disposición de los interesados, 240 mil copias de documentos de

²⁰Lara, Paul. “Las constructoras violaron contratos; Debieron garantizar seguridad en Línea 12” Exterior, México DF, 13 de marzo del 2014

²¹Lara, Paul. “Las constructoras violaron contratos; Debieron garantizar seguridad en Línea 12” Exterior, México DF, 13 de Marzo del 2014

²²Ultima vez visto en; <http://www.infodf.org.mx/pdfs/resoluciones/recur13/130213/V.P.RR.SIP.1999-2012.pdf>

cinco años de trabajos en la Línea 12 del Metro. Ebrard aclaró que recibió una certificación internacional de seguridad y calidad de la obra.

El contrato 8.07 C0 01 T.2022 , terminó costando 26 mil millones de pesos, cuando en la firma del mismo, fechado el 17 de junio de 2008, se estimaba que sería de 17 mil 583.5 millones de dólares. La que fuera una de las principales obras del Gobierno de Marcelo Ebrard en transporte público, presenta actualmente fisuras en cuatro mil 800 durmientes (que sirven para fijar las vías), así como un desgaste ondulatorio de los rieles, entre otras muchas fallas detectadas.

1.4.4.3 Más errores

En el *Informe de Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2010*, realizado por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), bajo el tema de Auditoría de Inversiones Físicas: 10-A-09000-04-1148, se seleccionó el contrato 8.07 C0 01 T.2022 de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, para su evaluación y comprobación. La obra, que en 2010 se encontraba en proceso de ejecución con un monto total pagado al 31 de diciembre de ese año por 11 mil 746.9 millones de pesos, presentaba ya sus primeras fallas.²³

La residencia de obra y la residencia de supervisión externa no cumplieron con el manejo y control de las bitácoras de obra civil y obra electromecánica, ya que la constructora omitió los trabajos por ejecutar, no se asentó lo relativo a trabajos mal ejecutados y de mala calidad.

En el índice nueve del informe se señala que se detectaron trabajos de mala calidad en los frentes Talleres Tláhuac, Estación Tláhuac, intertramo Tláhuac-Tlaltenco, Estación Tlaltenco, Estación Periférico Oriente, Estación Calle 11, Estación Parque de Los Venados y Estación Zapata, en lo que respecta a elementos estructurales construidos de concreto armado como muros, columnas, escaleras y travesaños.

Después de varios meses se logró que la constructora cumpliera, pero aumentó el tiempo de entrega de la obra, en repercusión del Gobierno del DF.

²³Última vez visto en;
http://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2010i/Grupos/Gasto_Federalizado/2010_1148a.pdf

1.4.4.4 ¿Y las certificaciones?

A finales de octubre de 2012 más de 20 expertos en seguridad en transporte de la compañía multinacional ILF Consulting Engineers, contratada desde 2009 por 119.3 millones de pesos para certificar internacionalmente que la obra de la Línea 12 del Metro garantizara el resguardo de los pasajeros, daban su dictamen final.

La línea 12, que cuenta con 20 estaciones y 24.5 kilómetros de longitud, fue certificada como segura y con materiales de calidad. Es en este momento donde todos nos preguntamos; ¿dónde quedó la certificación internacional de seguridad y calidad? Cuando a un año cuatro meses de uso, 12 de las 20 estaciones de la denominada línea dorada han sido cerradas por fallas.

En ese entonces, la actual administración del Gobierno del Distrito Federal obligó al consorcio encargado de la construcción del transporte ICA-Alstom-Carso a que explique qué fue lo que pasó, y que no se lave las manos asegurando que ellos cumplieron con el contrato establecido, sin conocer qué tipo de trenes utilizarían en su infraestructura.

Según el contrato número 9. 07 CD 03.M.3.004, la compañía DB International GMBH, asociada con ILF Beratende Ingenieure A.G., TÜV SÜD Rail GMBH y Hamburg Consult GMBH, fueron las encargadas de dar el servicios de consultoría técnica especializada para la revisión, verificación, validación, dictaminación y certificación de seguridad de la operación general, control técnico y calidad de los suministros extranjeros correspondientes a la Línea 12 del Metro Tláhuac-Mixcoac del STC.²⁴ infraestructura al ganar la licitación pública 30132001-001-09, nuevamente ILF Consulting Engineer ha sido contratada para analizar los actuales problemas, con lo que deja afuera a los trabajadores del sindicato.

1.4.4.5 Los Responsables

Los desperfectos puestos en evidencia en los primeros meses del 2012, sobre la construcción del metro, se han caracterizado por la gran exposición a los medios de comunicación, la indignación de parte importante de la ciudadanía afectada directamente y de los demás que con sus impuestos y tolerando las molestias que ocasionó la obra, hoy saben que lo dicho por el “mejor

²⁴Última vez visto en: <http://www.proyectometro.df.gob.mx/pdf/PMDF-14-F-XXVII/CONTRAT-LP001-09.pdf>

alcalde del mundo”, fue la verdad de un político que no puede esconder sus ambiciones de poder pero que necesita, y siempre ha necesitado, de alguien que lo empuje y lo soporte para escalar.

Marcelo Ebrard se equivocó al regresar a la escena política nacional. Podría haberse dedicado a mantener su imagen de “excelente jefe de gobierno” siguiendo su vocación de internacionalista y, con perseverancia, construir la “ONU de las ciudades del planeta” en la que podría haber jugado un papel destacado. Ahora sus errores y soberbia lo están alcanzando y sepultando; sus expectativas de continuar disputando el poder desde el único espacio que tenía, los medios de comunicación que gustan del escándalo, se volvió en su contra. Tiene el espacio para ser escuchado, pero también la obligación de responder a las preguntas incómodas de los periodistas. Pero Marcelo Ebrard prefiere responder con su silencio y esa es la mejor confesión porque, como dice el refrán “el que calla, otorga”

Por su parte, ICA asegura que los problemas se presentaron porque Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF México) entregó trenes que no eran compatibles con la infraestructura que se construyó. Sin embargo, CAF ha declarado que “todos y cada uno de los trenes fueron sometidos a rigurosas pruebas estáticas y dinámicas, realizadas por el personal de CAF y atestiguadas por el personal del STC, quien certificó el cumplimiento cabal de los parámetros de operación.”²⁵

Enrique Horcasitas; el 25 de abril de 2009 fue designado director general del órgano desconcentrado Proyecto Metro del Distrito Federal durante la administración de Marcelo Ebrard. En este momento es señalado responsable directo de las fallas de la Línea 12 del Metro, fue director del Proyecto Metro y director de desarrollo del Fondo Nacional del Fomento al Turismo. Es hermano de Luis Horcasitas, miembro del Comité Ejecutivo de ICA y responsable de la Unidad de Construcción Civil de la Línea 12 ¿Problema de intereses?

El 19 de marzo del 2014, el actual jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera removió a Horcasitas de su cargo por las investigaciones sobre las irregularidades detectadas en la Línea 12 del Metro. Sin embargo, no hay pena de ningún tipo para los errores cometidos. Pagados únicamente por los usuarios y vecinos afectados, el burócrata, se sienta a observar cómo pasa el viento y no lo despeina.

²⁵ Visitar <https://www.imagenradio.com.mx/constructoras-violaron-contratos-linea-12-metro>

La Contraloría capitalina señaló a Enrique Horcasitas, junto con otros 32 funcionarios y ex funcionarios del Proyecto Metro, como responsables de las fallas que provocaron el cierre de la Línea 12.

Horcasitas fue inhabilitado para ocupar un cargo público por 20 años y tiene una denuncia ante la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

1.4. La “Modernización” como medio para el *Progreso*

Antes de comenzar este apartado primero es necesario definir y acotar sus alcances de dichos conceptos debido a la ambigüedad y versatilidad que le hemos otorgado de aplicarlos a nuestra vida cotidiana.

Ante la búsqueda y navegación exacerbada de la definición y significado de lo *moderno* y de la *modernización* quisiera tomar el ejemplo de Manuel Perló Cohen²⁶ quien la define haciendo mención de una frase del poeta Apollinaire y que en propias palabras de Perló la menciona como sugestiva: “El espíritu nuevo reside en la sorpresa. La sorpresa es su mayor resorte”²⁷. En este sentido, la búsqueda por hacerlo más pequeño, más veloz, más resistente es nuevo y por lo tanto moderno.

Pero hay quien insiste en que la raíz última del pensamiento moderno debe buscarse en los fundamentos mismos de la civilización y de la cultura de Occidente: en los filósofos griegos. Desde esta perspectiva la modernidad estaría asociada con la posición platónica racionalista que puede resumirse como “un intento de control racional de la naturaleza y de las relaciones sociales dentro de un pensamiento unitario y unívoco”²⁸. La modernidad no sería sino la expresión última de dicha experiencia convertida en proyecto

En muchos países la modernización se suscribe como un proyecto válido y denota una vocación transformadora. Es posible que, en estos casos, el término se asocie más con la idea de progreso, de cambio, de ruptura con el atraso que con la ortodoxia de un movimiento filosófico determinado.

²⁶ Investigador del Instituto de Investigaciones Sociales UNAM

²⁷ La Modernización de las Ciudades en México

²⁸ La Modernización de las Ciudades en México

Pero no son únicamente los teóricos los que debaten las posturas modernistas. También somos los moradores de los viejos pueblos y barrios, los movimientos preservacionistas las minorías étnicas sexuales y culturales, los que enarbolan y luchan por hacer de las ciudades espacios pluralistas, heterogéneos y plenos de libertad creativa.

1.4.1. Los megaproyectos como forma de vanguardia

La ciudad ha estado en el centro del pensamiento moderno y del proceso de modernización. Ha sido su escenario y su ideal, su objeto de transformación y su más eficaz catalizador.²⁹

La *polis* se concebía como la expresión plástica más elevada de la filosofía, las instituciones políticas y el modo de vida de la civilización griega; era el espacio perfecto para alcanzar su realización. En algunos momentos se acercaba a ese ideal, pero la mayoría de las veces falla.

Intentemos comprender nuestra ciudad que ha sido construida espontáneamente, en un principio, y atendiendo básicamente las necesidades de movilidad en respuesta del boom poblacional, más que a un diseño racional de lo que debería ser y más a un producto de la casualidad que de la voluntad de la población, por lo menos en la segunda mitad del siglo XX.

Como dice Adolfo Gilly³⁰ la primera modernidad llegó a México como catástrofe. Fue la destrucción del mundo prehispánico, la destrucción de lo viejo y la implantación forzada de lo nuevo.

2. PROYECTO SUPERVÍA PONIENTE

De acuerdo con el Consejo Nacional de Población (Conapo), en México, el patrón de distribución territorial de la población continúa siendo polarizado, ya que se mantiene una alta concentración de la misma, en un número reducido de ciudades, al tiempo que tiene lugar una gran dispersión de la población en miles de localidades pequeñas.³¹ En este sentido, resulta vital conocer

²⁹ La modernización de las ciudades en México

³⁰ Nació en Buenos Aires, Argentina, 1928, y es naturalizado mexicano en 1982. Profesor de historia y ciencia política de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México. Colabora para el periódico de *La Jornada*, sobre el tema de la globalización y el movimiento zapatista de Chiapas

³¹ Las condiciones de mayor rezago económico, social y demográfico se manifiestan ampliamente en las localidades rurales cuya población es menor a 2500, su ubicación geográfica tiene importancia decisiva para determinar la estructura de oportunidades a la cual tiene acceso la población. La cercanía o alejamiento de las ciudades así como la

la relación entre desarrollo humano e infraestructura carretera, así como indagar en su expresión e impacto territorial, ello nos permitirá tener una observación más amplia sobre las nuevas políticas públicas aplicadas al país en cuestión de carreteras. En este capítulo el objetivo será hacer estudio y seguimiento del proceso que ha llevado la construcción de la *Supervía* Poniente, así como las bondades y daños que provocó a corto, mediano y largo plazo. Por supuesto los *pros* y *contras* abordados desde el punto de vista de la población.

2.1. Aspectos generales de la zona Sur-Poniente del Distrito Federal

La zona poniente del Distrito Federal abarca las delegaciones de Álvaro Obregón, Cuajimalpa de Morelos y La Magdalena Contreras, en su conjunto, principalmente pobladas por personas de bajos ingresos que viven en las zonas altas de la sierra, debido a que los costos de los predios bajan notablemente, ya que muchos se encuentran situados sobre barrancas, inclusive el precio varía dependiendo de la carencia de algunos servicios como son salud y educación básica. Por otro lado, los precios en alimentos y abarrotes son más elevados; entre 1 y 15 pesos con relación al precio promedio, sin mencionar los precios de la carne donde yo considero que es un abuso. Todo esto debido a las grandes pendientes, lo mal planificado de sus calles y colonias, y a que muchos distribuidores comerciales no consideran la zona rentable. Por este motivo la población se ha hecho de sus propios medios para satisfacer sus necesidades básicas (es por esto que los precios en los productos básicos aumentan con relación al precio promedio). Pero, no todo es negativo ni atenta contra la calidad de vida, de hecho, el poniente capitalino goza de las mejores condiciones de salud (ambientalmente hablando) que la ciudad pueda ofrecer, gracias al Parque Nacional Desierto de los Leones que alcanza casi 2 mil hectáreas cuadradas de bosque de coníferas y que alberga sólo en su fauna a casi 300 especies distintas. La cercanía del bosque con la población hace que se goce de climas más frescos, disminución notoria de gases contaminantes, además de disminuir la contaminación por ruido. Todo esto con referencia al corazón de la ciudad, sin mencionar que está se encuentra a poco más de una hora en transporte público.

disponibilidad de vías y medios de comunicación determinan diferentes oportunidades de obtener un empleo bien remunerado, una vivienda adecuada a las necesidades de las familias y acceder a servicios básicos como son educación y salud.

La economía gira alrededor de San Ángel, Mixcoac y Santa Fe que son las principales sedes laborales, estas son alimentadas de las periferias altas de la región. La educación básica y media superior se encuentran sobre todo en las cabeceras de las alcaldías complicando el traslado a las mismas por parte de aquellos que de igual manera radican en zonas aisladas de las delegaciones. Ocorre lo mismo en cuestión de salud; los centros de salud y hospitales se encuentran incomunicados para la gran mayoría de la población.

Es necesario decir que, para el desarrollo óptimo de la población debe de contar con estos servicios mínimamente y sobre todo que puedan satisfacer las demandas de la sociedad. Pero debido a que no ha existido un control adecuado que pueda regular los asentamientos en las periferias, la mancha urbana ha crecido exponencialmente y sin control alguno impidiendo que los servicios no sean impartidos adecuadamente o que cuando sean instalados estos ya no sean suficientes.

2.1.1. Servicios Básicos y Población de la Zona Sur-Poniente

A continuación, agrego unas pequeñas estadísticas que pueden ayudar a entender las carencias de cada alcaldía, y las necesidades de desarrollo en infraestructura para que la población cuente con estos servicios de una mejor manera.

Alcaldía	Población Total	Escuelas de Educación Básica y Media Superior	Unidades Medicas	Mercados Públicos
Albaro Obregón	749,982	647	29	15
La Magdalena Contreras	243,886	213	14	5
Cuajimalpa de Morelos	199,224	242	16	5

Datos Obtenidos del INEGI 2018

Haciendo un poco de contraste entre estas delegaciones y Santa Fe, que también es parte del Poniente de la ciudad, la diferencia es bastante grande tomando como referencia las dimensiones que abarcan y la población que en ellas alojan cada una.

- 70,000 empleados
- 4,311 residencias familiares
- 4 Universidades Privadas
- 13,500 estudiantes
- 8 millones de visitantes por año

2.2 Autopista Urbana

Actualmente existe un proyecto de infraestructura que pretende solucionar el congestionamiento vial en el poniente de la Ciudad de México: La *Supervía* Poniente, que combina puentes y túneles para cruzar diversas barrancas y conectar Santa Fe hacia el sur de la ciudad. Ésta es parte de un megaproyecto conocido como Autopista Urbana, la cual consiste en una vialidad elevada, de cuota, que conectaría las salidas de Querétaro, Cuernavaca y Toluca.

La idea subyacente de esta solución es simple: más espacio de superficie de rodamiento para automóviles es igual a menos congestionamiento. No obstante, existe un problema grave en este razonamiento, pues sólo considera el corto plazo y no sus efectos a través del tiempo ni a través de diferentes grupos de población, desde la inmediatamente afectada por el desplazamiento

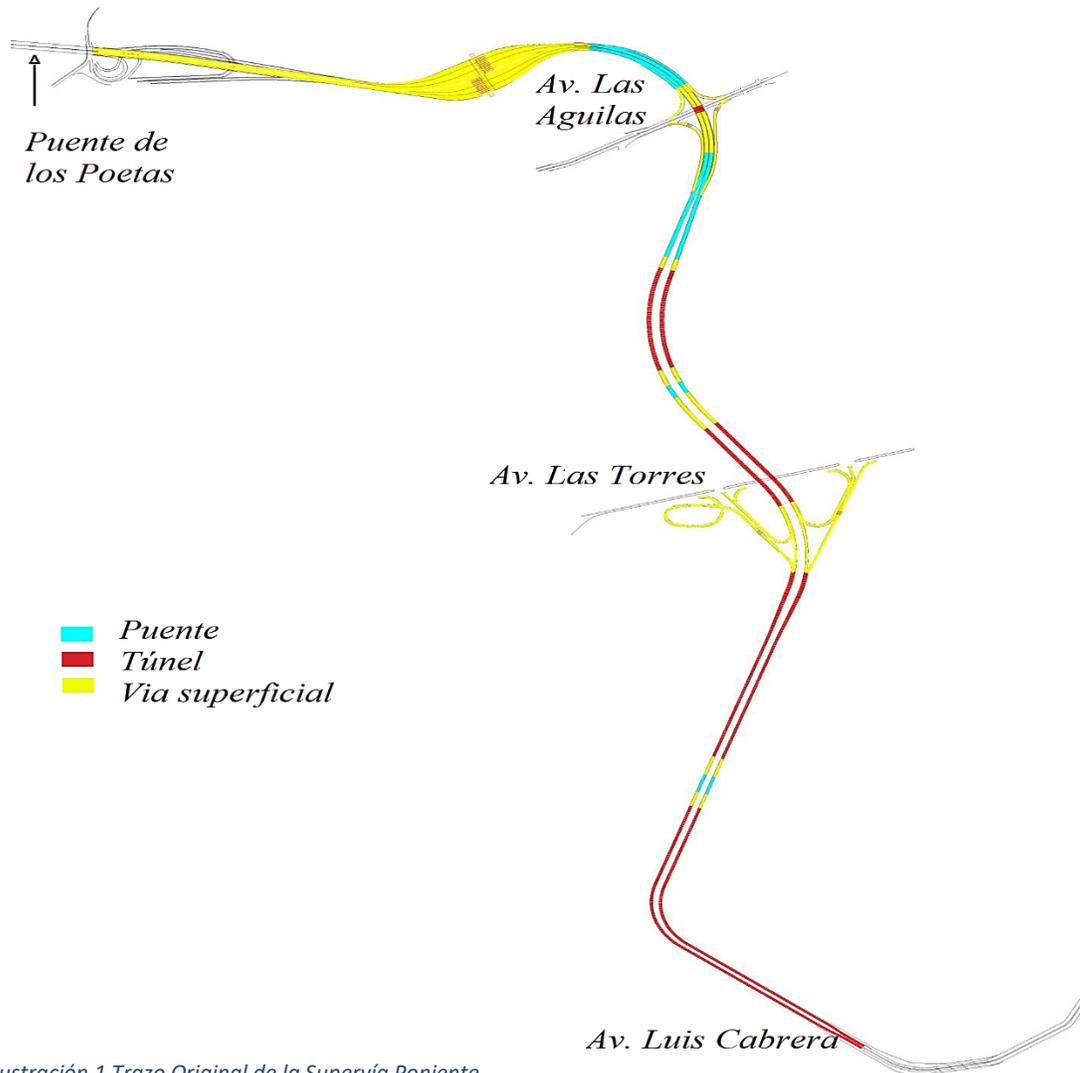


Ilustración 1 Trazo Original de la Supervía Poniente

hasta aquella que seguirá utilizando la vía, además de la región por donde ésta pasaría. A partir del 6 de Septiembre del 2007, con la contratación del Programa Integral para el Desarrollo Sustentable del Poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), se trató coordinar entre los sectores público, social y privado con el fin de incidir en el ordenamiento territorial de la ZMVM, a través del desarrollo de programas, obras y acciones que deberían ser “consensuadas”. A razón del rezago en las vías de comunicación en la zona Sur Poniente de la ciudad de México el GDF publicó en el *Diario*

Oficial de la Federación, el 22 de marzo del 2010, su determinación de construir y poner en funcionamiento una Vía de Comunicación Urbana de Peaje al Sur Poniente de la ciudad con la justificación de “utilidad pública”.

La Ley de Expropiación, en su Artículo primero establece las causas de *Utilidad Pública*, dicha ley fue modificada el 5 de junio del 2009. El Artículo primero en la fracción III Bis nos dice: *La construcción de obras de infraestructura pública y la prestación de servicios públicos, que requieran de bienes inmuebles y sus mejoras, derivada de concesión, de contrato o de cualquier acto jurídico celebrado en términos de las disposiciones legales aplicables.*³², es decir, se autorizó el uso *Utilidad Pública* para obras de capital privado.

La región a analizar Las condiciones de mayor rezago económico, social y demográfico se manifiestan ampliamente en las localidades rurales cuya población es menos a 2 500, su ubicación geográfica tiene importancia decisiva para determinar la estructura de oportunidades a la cual tiene acceso la población. La cercanía o alejamiento de las ciudades así como la disponibilidad de vías y medios de comunicación determinan diferentes oportunidades de obtener un empleo bien remunerado, una vivienda adecuada a las necesidades de las familias y acceder a servicios básicos como educación y salud.

2.1.2. Anuncio de la *Supervía*

La *Supervía* Poniente servirá para conectar al Puente de los Poetas en Santa Fe a la Av. Luis Cabrera en la Delegación Magdalena Contreras, la cual reducirá al 20% el tiempo de traslado entre estos puntos.

Ver Artículo 1ro de la Ley de Expropiación, última reforma publicada DDF 27-01-2012

Es necesaria la creación de vialidades de ambas demarcaciones para beneficio de los automovilistas y del transporte público, debido a que el Puente de los Poetas conecta a un pequeño pueblo; Santa Rosa Xochiac en la Delegación Álvaro Obregón, el cual, no cuenta con las condiciones necesarias para el tránsito óptimo de tantos automóviles. Por otro lado, la Avenida Luis Cabrera en la Delegación Magdalena Contreras conecta con dos carriles de ida y dos de vuelta

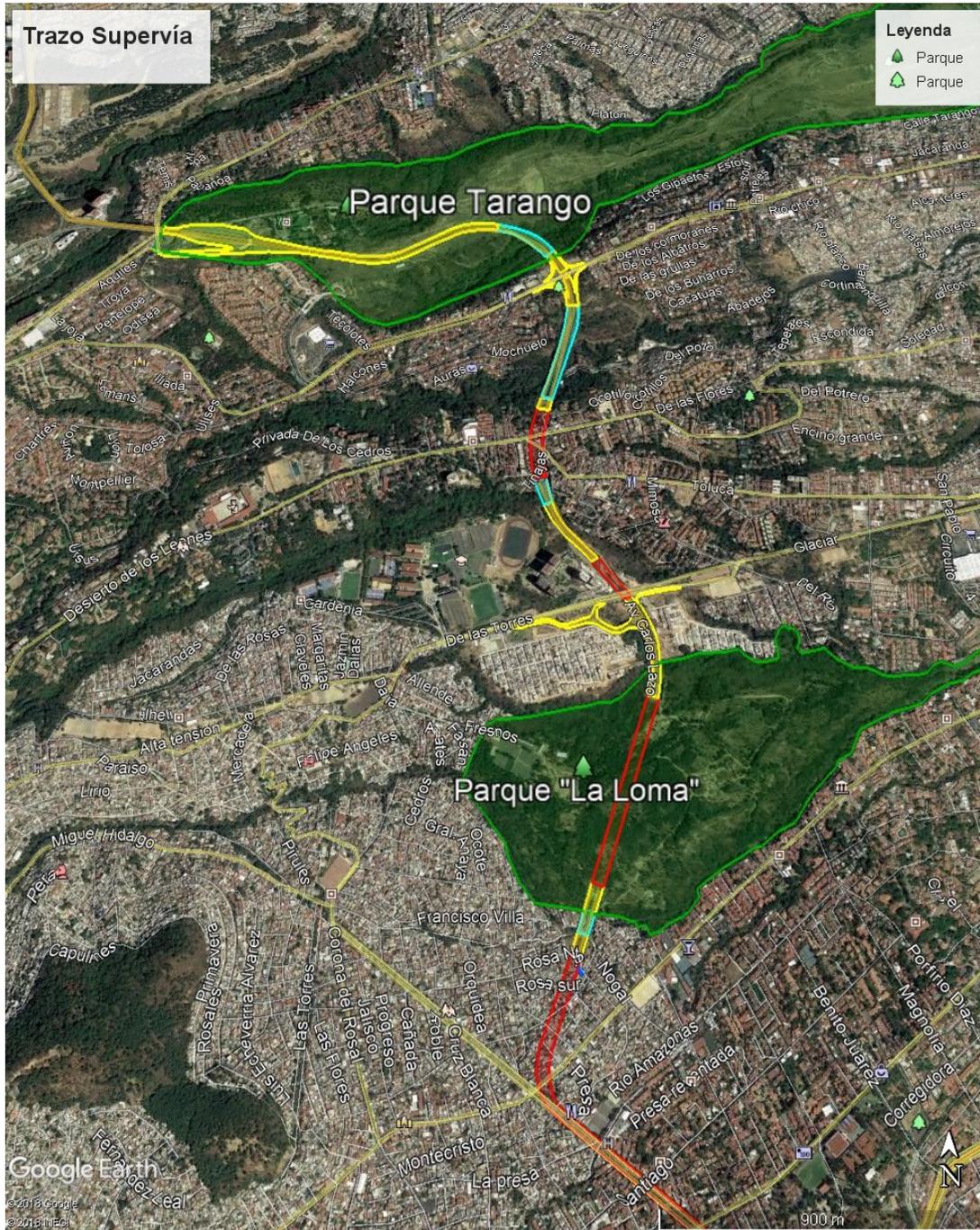


Ilustración 2 Trazo Supervía Poniente

al Periférico Sur, pero, que de su lado contrario conecta a una pequeña calle de un solo carril repleta de curvas y de alto peligro debido a que se encuentra en una barranca, se conoce como las “curvas” entre los lugareños. Entonces la *supervía* servirá para que toda esta gente que forzosamente tiene que pasar por periférico pueda conectarse y reducir sus tiempos de traslado.

Curiosamente muchos de los vecinos y personas locales de la región que han sido involucradas de una u otra forma en este proyecto aseguran que resultará más afectada que beneficiada y que ese proyecto en particular sólo beneficiara a los poseedores de autos particulares y a las concesionarias a las cuales se les otorgará el servicio de transporte de pasajeros, todo esto sin mencionar que durante el tiempo en que se lleven a cabo las obras, los tiempos de traslados aumentarían excesivamente.

El argumento que nos da el GDF es que no existe presupuesto para la construcción pero es muy necesaria ya que va a reducir un tramo de 115 min. a 18 min. Esta carretera exprés tendrá un costo aproximado de 28 pesos por un total de 5.24 km. con modificaciones al precio cada 15 de enero, o cada que determine la constructora durante lo que dure la concesión, sin mencionar los costos por utilizar la ampliación del segundo piso del periférico.

La *Supervía* Poniente fue concesionada a Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable (SAPI de CV). La empresa fue constituida específicamente para el uso, aprovechamiento, explotación y administración de la vialidad. Dicha empresa se conformó con OHL México, Inmobiliaria Copri, SAPI de CV; y Constructora Atco, SA de CV, filial de Copri.

La presidencia es de OHL Concesiones México “*En México, OHL Concesiones se ha convertido en uno de los principales actores del sector, con participaciones en cinco de las principales sociedades concesionarias de infraestructuras de transporte*”, señala la empresa en su portal de Internet*. OHL está a cargo de José Andrés de Oteyza Fernández, quien durante el gobierno de José López Portillo fungió como titular de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial y en el sexenio de Miguel de la Madrid fue embajador de México en Canadá. Concesionaria en autopistas de peaje, OHL es accionista mayoritaria de la sociedad concesionaria responsable de la construcción y explotación de la carretera Amozoc-Perote, del Libramiento

* <http://www.ohlconcesiones.com/html/espanol/mexico.html>

Norte de la Ciudad de Puebla, el Viaducto Elevado Bicentenario en el Estado de México y la operación de la Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca.

La “zona beneficiada” de la obra, ubicada en la delegación Cuajimalpa de Morelos, fue “gobernada” por Sergio Haa, director general de comercialización de la otra empresa que será beneficiada con el contrato: Grupo Copri. Es preciso señalar que las oficinas de Inmobiliaria Copri se encuentran ubicadas en Santa Fe. Desde los ventanales de las edificaciones Residencial Mirador, Tres Torres Secoyas, Tres Cumbres, Edificio Basalto, Edificio Granito, Edificio Dos Vistas y Cumbres de Santa Fe, todas propiedad de Copri, se pueden ver los corporativos empresariales, centros comerciales, universidades privadas y hospitales. Es entonces que Copri construya su propia súper carretera para que sus empleados corporativos puedan desplazarse, aumenta el atractivo de los departamentos de lujo que tienen en Santa Fe y reduzca los tiempos de traslado de sus residentes, es así que Copri aumenta el plusvalor de sus edificios y además cobra parte para llegar a ellos.

Haa, además de directivo de Copri, es el presidente de la Asociación de Colonos de Santa Fe AC³³, y donde dicha empresa posee sus mayores proyectos inmobiliarios;

Los proyectos vivienda media que es como Copri llama a los departamentos de clase media; como Parque San Antonio, Terrazas Lindavista, Parque Jardín y Parque Sur suman un total de 5 mil 374 departamentos a la oferta de la Ciudad de México. De los desarrollos de vivienda media, el más grande es Parque San Antonio, en el que se construyen 2 mil 485 departamentos, seguido de Parque Jardín, que aportará mil 824 viviendas con precios de un millón a tres millones de pesos. Les siguen Parque Sur y Terrazas Lindavista con 620 y 445 unidades, respectivamente.

En cuanto a los desarrollos residenciales, Copri tiene en marcha el Edificio Basalto, dentro de Cumbres de Santa Fe, que contempla 204 departamentos con precios de 500 mil a 1 millón 100 mil dólares. En Cumbres de Santa Fe el grupo también tiene el edificio Tres Cumbres con 549 viviendas de 250 mil a 400 mil dólares, así como Cañada Cumbres con 68 departamentos de 400 mil a 700 mil dólares. Además, edifica Residencial Marx,

³³El 23 de febrero del 2004, Marcelo Ebrard Casaubon, firmo para la creación del Fideicomiso Colonos de Santa Fe, constituido por el Gobierno del Distrito Federal y la Asociación de Colonos de Santa Fe.

también en Santa Fe, con 400 departamentos de 200 mil a 300 mil dólares, con una superficie de 25 mil metros cuadrados de área rentable de oficinas.

Dentro de su portafolio, el grupo también tiene en marcha el centro comercial Garden Santa Fe, inaugurado el pasado 15 de mayo del 2014 y que es el primer centro comercial subterráneo en México, así como Plaza Parque Sur, un pequeño centro comercial de 2 mil metros cuadrados de área rentable, que se une al proyecto habitacional Parque Sur.

Es imperativo decir que los proyectos antes mencionados de Grupo Copri son todos actuales, y que comenzaron a ejecutarlos a la par o poco tiempo después de la Supervía Poniente, es decir, prepararon los cimientos para el incremento de la demanda de bienes raíces que había estado congelada debido a lo inaccesible de Santa Fe. Grupo Copri, fue el responsable también de la construcción del Puente de los Poetas que es donde desemboca la Supervía poniente.

El 11 de diciembre de 2009, se constituyó la empresa Controladora Vía Rápida Poetas ante la Notaría 181 del Distrito Federal, sin presentar la cédula del Registro Federal de Contribuyentes (como consta en el acta constitutiva), y el apersonamiento de la empresa para solicitar le sea otorgada la concesión, acompañada de un estudio que contenía los documentos: *Viabilidad, finalidad y justificación; Análisis de la demanda de uso e incidencia económica y social; Análisis de la rentabilidad de la actividad o bien objeto de la concesión, y Proyección económica de la inversión a realizarse, sistema de financiamiento y recuperación.*

Así, el Gobierno del Distrito Federal adjudicó de manera directa un bien del dominio público, identificado como la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, de aproximadamente 5 kilómetros de longitud, que aún no existía, es decir primero se otorgó la licitación y después se fundó la empresa. Todo el proceso enturbiado por el contubernio y el conflicto de intereses que representa el hecho de que un burócrata sea dueño de una empresa que licita para el gobierno, además de la falta de claridad en el proceso de licitación y de adjudicación.

La vigencia de la concesión es de 30 años; no obstante, el plazo podrá prorrogarse hasta que la concesionaria recupere su inversión total, a la cual se sumarán los créditos que ésta solicite para desarrollar el proyecto.

Además, el *Título de concesión Vía de Comunicación Urbana de Peaje*³⁴ señala lo siguiente:

En la quinta condición establece que: *podrán realizarse modificaciones al Anteproyecto, Programa de Obras, Proyecto Ejecutivo y Programa de Liberación del Derecho de Vía.*

El Derecho de Vía, de acuerdo con el mismo documento, se refiere a la “superficie del terreno que se requiere para construir la vialidad y las obras complementarias”, es decir, los cinco poligonales expropiados el 6 de abril del 2010 y las expropiaciones que aún continúan latentes por cuestiones de maniobra de la maquinaria. La liberación y entrega del derecho de vía es facultad del Gobierno del Distrito Federal, “y se llevará a cabo mediante expropiación en los tiempos previstos”. Las indemnizaciones o los precios fijados en convenios o contratos correrán a cargo de la concesionaria, quien cuenta con un fideicomiso por 600 millones de pesos para cubrir los gastos. De no cumplir los plazos establecidos para liberar el derecho de vía o de no acordarse convenio alguno con el particular, “la concesión terminará anticipadamente su vigencia y tendrá derechos a obtener reembolso”³⁵

La vigésima condición del *Título* establece el rescate financiero de la empresa constructora. De terminarse anticipadamente la concesión, Controladora Vía Rápida Poetas tendrá derecho a obtener indemnización.

El GDF, en la condición séptima, se compromete a “coadyuvar con la concesionaria en la obtención de autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos, incluyendo, sin limitar las autorizaciones que se requieran en materia ambiental. En caso de que las constancias administrativas no se hayan obtenido, la concesión terminará anticipadamente su vigencia y la concesionaria tendrá derecho a obtener reembolso”.

Con la construcción de la *Supervía*, los grandes afectados son, en primera instancia, los pobladores locales que ven cómo se violenta su derecho a permanecer en el lugar en el que viven, que son expropiados o empujados a abandonar sus tierras. A largo plazo, todos los habitantes de la ciudad se verán afectados por la pérdida de recursos naturales y tierras a costa del beneficio económico y político de un grupo minoritario.

³⁴ Visitar <http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/concesion.pdf>

³⁵ Título de concesión Vía de Comunicación Urbana de Peaje

El GDF pretende resolver el problema de la movilidad en la zona del sur poniente de la ciudad debido a la carencia de vialidades y espacios para el tránsito vehicular. Para ello, el gobierno capitalino ha determinado construir la *Supervía* en suelo de conservación ecológica y desplazar de zonas populares a 2 mil personas aproximadamente. Se está tratando de hacer un anillo privatizado al exterior de la ciudad; un gran arco norte para que el transporte sortee el tránsito dentro de la ciudad. Pero también para promover la dirección hacia donde se va a poder expandir la Ciudad de México.

A pesar de los beneficios que promete el GDF con este proyecto, es de esperarse que existan consecuencias a corto y largo plazo. Una de ellas, es que tendrá un impacto ambiental de inmediato y ha sido ya aprobado por la Secretaria de Medio Ambiente y la Procuraduría Ambiental y de Orden Territorial, ello será el derribamiento de más de 21 mil árboles a lo largo del trazo de la *Supervía*, de acuerdo con la manifestación de impacto ambiental del Sistema Vial de Puentes, Túneles, y Distribuidores al Sur-Poniente de la Ciudad de México.

Otro de los efectos de la obra será la concentración de partículas suspendidas de la capa edáfica (parte superior del suelo), aumento del grado de erosión, modificación de la topografía y morfología del suelo, generación de residuos de excavación, modificación de patrones de drenaje superficial natural y de escurrimientos, disminución de superficies de recarga de acuíferos, afectación de áreas de valor ambiental, pérdida de hábitat, y afectación del flujo vehicular ya existente.

Además, dicha obra atravesará y perforará dos zonas que durante los primeros meses del año 2010 se declararon como Zona de valor ambiental y Área natural protegida; la *Barranca de Tarango* y al parque *La Loma*, en cuyas declaraciones como áreas naturales el Gobierno del Distrito Federal (GDF) puntualiza que, en *Tarango* atravesará una carretera para comunicar a las colonias aledañas, y que el parque *la Loma*

“Artículo Octavo: Atendiendo al interés general reconocido por la Declaratoria de Necesidad publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de diciembre de 2009, en el Área Natural Protegida a que se refiere el presente Decreto, podrá realizarse una vialidad subterránea que deberá obtener la autorización de impacto ambiental en su modalidad específica, para garantizar que en las etapas de ejecución del proyecto, así como en su operación, se reduzcan los efectos negativos a la biodiversidad, recursos naturales y demás servicios ambientales de “La

Loma”³⁶ puede ser perforado para dar pie a las obras de una vía rápida de peaje. Es necesario decir que todo esto se hizo meses antes de ser anunciada la Supervia Poniente.

Casi en su totalidad los vecinos afectados y colonias aledañas están en contra de este proyecto ya que nunca hubo una consultoría para saber la opinión de los afectados. Además, comentan que sus condiciones de vida van en declive. El valor predial ha aumentado debido a que la zona ha cambiado el uso de suelo de zona popular a zona residencial, la acumulación de gases de CO₂ serán disparados por el tránsito de los más de 30 mil vehículos que se pretende recorra la vialidad, el tráfico producido por la construcción afectará directamente en las colonias y en su movilidad, los cuellos de botellas que genera la vialidad al no tener alternativas para el desfogue más que las ya existentes arterias que comunican la zona.

El GDF ha sido excluyente, gracias a la nueva Ley de Desarrollo Urbano para el Distrito Federal, decretada el 15 de Julio del 2010 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, la participación ciudadana para consultaría en obras publicas queda reducida .Es decir se tomarán decisiones arbitrariamente, pero justificadas. Ya que de acuerdo con el artículo 41 de la nueva ley, en el comité solo podrá participar un miembro de la colonia en donde se pretenda hacer un cambio. Lo cual conlleva a futuros problemas en el caso de nuevos decretos de expropiación para lo que será la *Autopista Urbana* o cualquier otro megaproyecto que necesite desplazar a más ciudadanos.³⁷

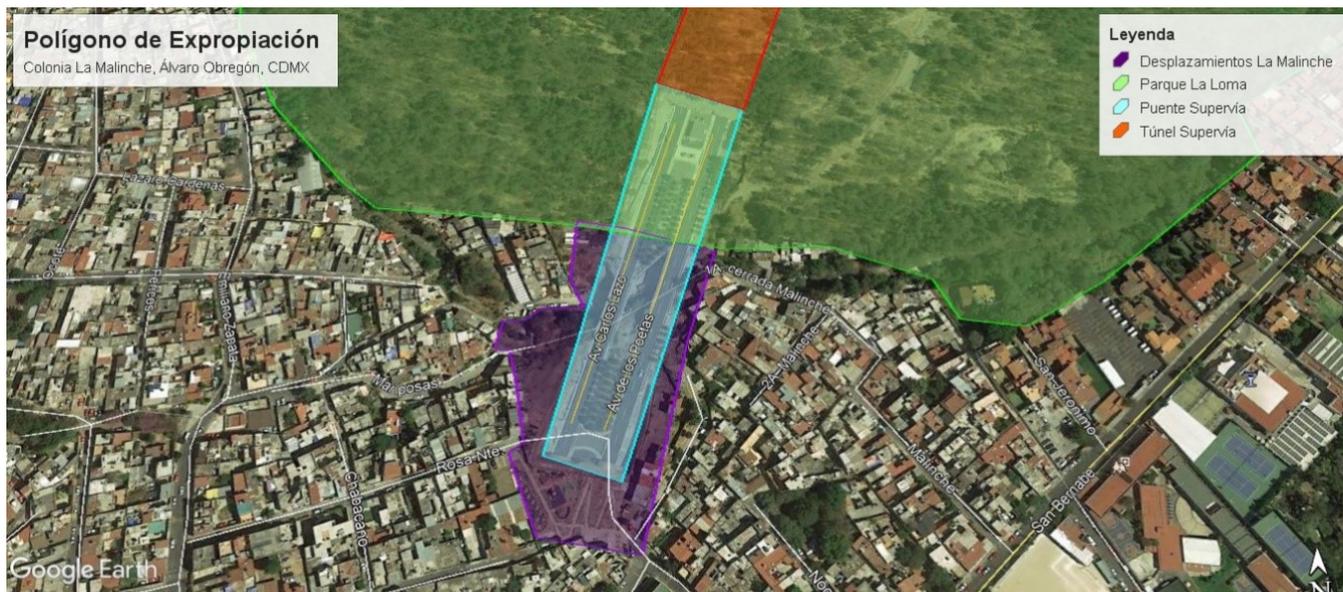


Ilustración 3 En morado; zona expropiada.

³⁶Gaceta Oficial del Distrito Federal, 20 de Abril 2010

³⁷Visitar http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/legislacion/leyes/141dudf_r4612.pdf

Ya terminada la vialidad ésta tiene un costo de peaje único de 37 pesos por 5 kilómetros, esto la hace la autopista más cara del país que destinada a empresarios que gozan reduciendo sus costos en el tiempo de traslado en los automóviles que circulan a diario de Santa Fe a periférico y a grandes transportistas.

2.1.2.1. Impactos Sociales

Marcelo Ebrard justificó la obra señalando que de no construirse se producirá el colapso de toda la zona poniente de la capital, y estamos como a dos milímetros que eso ocurra, afirmó. Es cierto que la zona de Santa Fe fue planificada muy mal, y que acceder o salir de ella es un verdadero suplicio, pero de ahí a presentar la situación como una catástrofe urbana hay un trecho bastante largo. Todavía no sé de qué estamos a dos milímetros de distancia: ¿de la muerte de miles de personas a causa de la congestión vehicular?, ¿de la desaparición de toda la zona poniente de la ciudad? Vaya a saber uno, pero tengo la impresión que la advertencia de Ebrard no es más que una buena pistola en el pecho de la opinión pública para avalar obras que aparecerían tremendamente dudosas después de un análisis a profundidad. Los promotores de estos proyectos, sean políticos o inversionistas, tienden a sobrestimar tanto su necesidad como su demanda potencial, relativizando sus costos y negativos impactos ambientales, económicos y sociales, señalándolos además como la única solución a problemas que generalmente son presentados como mucho más graves de lo que realmente son. Si la obra fuera tan importante, tan crucial para el destino de la ciudad, Marcelo Ebrard la hubiera incluido en su programa de gobierno. Al no hacerlo así, y ante los dudosos vínculos entre empresario y burócratas quienes impulsan el proyecto, es evidente que el discurso del gobierno de la Ciudad es alarmista y tendencioso.

2.1.2.2. Impactos Ambientales

Los defensores de este tipo de construcciones sostienen que las emisiones de gases provenientes de automóviles bajan ostensiblemente debido al incremento de la velocidad de desplazamiento al interior de la ciudad, la gran razón de *ser*. Sin embargo, olvidan que la existencia misma de la autopista es una gran fuente de contaminación, primero porque incentiva la entrada en circulación de más vehículos y, segundo, porque sus accesos y salidas suelen funcionar como

cuellos de botella donde se producen grandes atascos de automóviles, sinónimo siempre de alta emisión de gases contaminantes. Uno pudiera creer que la construcción de autopistas urbanas descomprime el uso de las vías ya existentes; sin embargo, la experiencia ha demostrado que el tránsito vehicular actúa de acuerdo a patrones que muchas veces desafían lo que podríamos llamar un comportamiento obvio e incluso lógico, tal como lo señala de manera bastante didáctica Tom Vanderbilt en su libro *Traffic*; “*las supervías urbanas ayudan a descongestionar el tráfico sólo durante un breve período de tiempo, al cabo del cual toda la red vial, la nueva y la antigua, vuelve a estar saturada, tal como en un comienzo*”³⁸. Lo que ocurre es que, créase o no, la promesa de nuevas vías rápidas atrae a conducir a muchas personas que antes de su construcción se desplazaban por medios distintos al automóvil particular. Estos nuevos automovilistas, que Vanderbilt llama latentes, cuesta muchísimo que retomen sus antiguos hábitos de movilización por transporte público una vez que la red vial está congestionada nuevamente. Baste ver el ejemplo del segundo piso del Periférico para darse cuenta sobre la veracidad de esto. ¿Disminuyó en algo

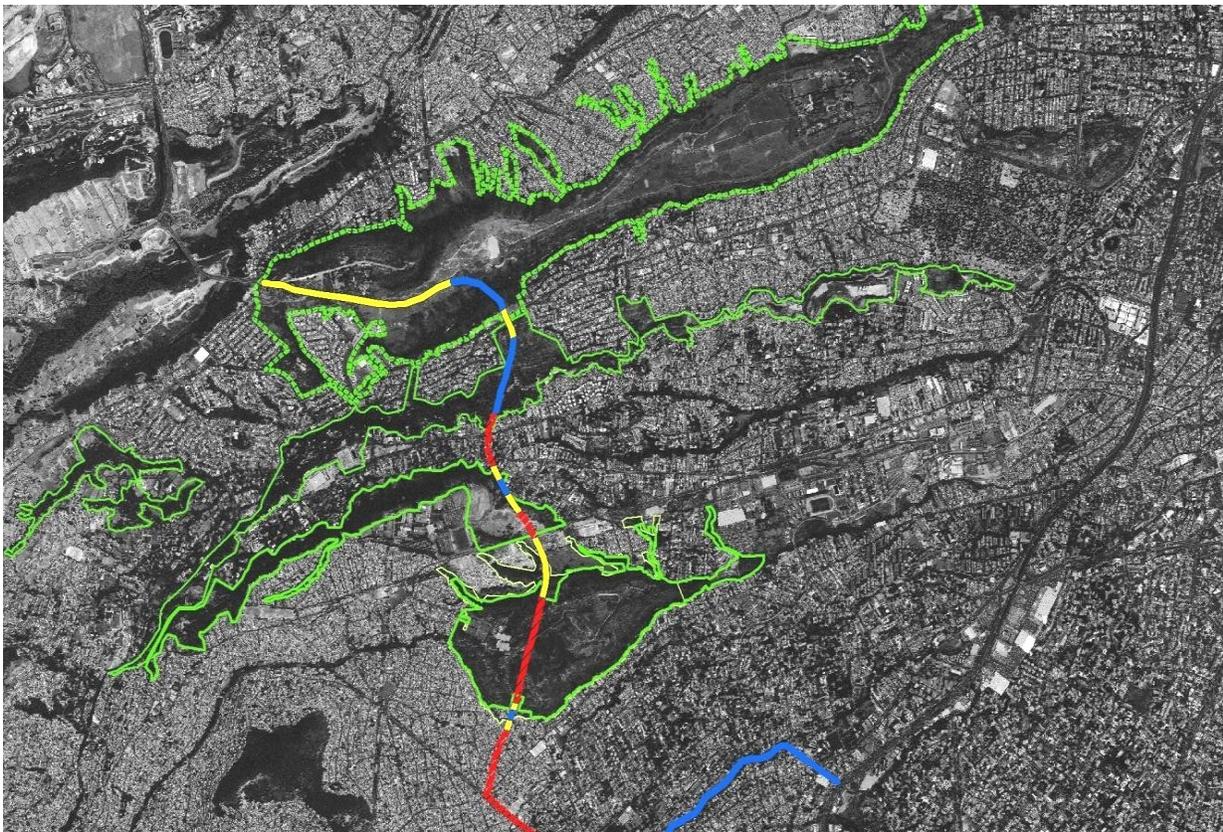


Ilustración 4 Trazo de Supervía a través de barrancas, parques, áreas de conservación ecológica y zona natural protegida.

³⁸Vanderbilt, Tom “*Traffic*; Por qué el carril de al lado siempre avanza más rápido y otros misterios de la carretera” Editorial Debate 2008

la congestión de las calles anteriormente existentes con su construcción?, ¿disminuyeron en algo los tiempos de traslado al interior de la ciudad?, ¿acaso no se producen atascos en sus puntos de entrada y salida? Por más que me esfuerce, no logro encontrar por dónde el aumento de automotores circulando pueda ser considerado un beneficio al medio ambiente.

2.1.2.3. Repercusiones Políticas

Según datos del propio Gobierno del DF, la velocidad promedio de desplazamiento vehicular en la capital bajó de 38.5 kilómetros por hora en 1990 a 21 kilómetros por hora en 2005, pudiendo alcanzar los 6 kilómetros por hora en algunas zonas, un poco más que la velocidad de caminata de un peatón estándar.

Marcelo Ebrard estableció que la nueva vía será de paga, con lo cual las arcas fiscales no se verían afectadas al construirse una obra cuyos directos beneficiarios corresponden a la mitad más rica de la población. Sin embargo, el asunto no resulta en absoluto gratis para quienes no utilizarán la vía, la situación de las personas que habitan en las inmediaciones serán quienes paguen las molestias derivadas de su construcción. La generación del ruido provocado por los automóviles, inclusive cambiar el paisaje por un pedestal de hormigón reforzado.

Martha Delgado, actual Secretaria de Medio Ambiente del DF, quien durante el año 2004, y mientras era diputada independiente de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, señaló a propósito del proyecto de segundo piso sobre Periférico que:

“lo cierto es que la infraestructura vial de la Ciudad y la que se construye actualmente, pareciera que nunca será suficiente para satisfacer la demanda de 3 millones y medio de automóviles que se calcula circulan por nuestras calles y avenidas, más los que se incrementen anualmente en un orden del 10 por ciento. Está comprobado que en la medida en que se construyen más vialidades, el número de vehículos en circulación aumenta, por el fenómeno del tráfico inducido. Además, jamás seremos capaces de aumentar la infraestructura vial en 10% al año, por lo que siempre existirán ríos de coches a vuelta de rueda en el Periférico.”

2.3. Superficie expropiada, Indemnización y Desalojos

En un primer plano, los decretos de expropiación en la colonia *La Malinche* en la Alcaldía La Magdalena Contreras; fueron 51 predios los que se notificaron como expropiados, todos correspondientes al polígono 5. Con la expropiación, más de 280 familias resultaron afectadas al perder su patrimonio, el cual habían construido hace casi 50 años las cuales quedaron desamparadas.



Ilustración 5 Proceso de Demolición

Supongamos, por ejemplo: la indemnización que otorgó el GDF oscila entre los 180 mil y 2 millones de pesos según el valor catastral. Supongamos una vez más; que otorgaron 2 millones de pesos por cada predio de los 51 notificados. Nos da 102 millones de pesos, si los dividimos entre las familias afectadas obtenemos como resultado 364,285.71 pesos por familia, lo cual es muy poco para adquirir un nuevo terreno y construir su nuevo hogar. Nuevamente, al igual que en el caso de las expropiaciones anteriores, en el caso del aeropuerto y el del metro, la indemnización por el terreno expropiado resulta económicamente insuficiente. El precio del terreno no alcanza a

los afectados para adquirir un terreno nuevo o, en su defecto, cuando existe una construcción, para poder recuperar lo invertido.

Hay que considerar que muchos de estos afectados tuvieron que migrar hacia otros estados de la república donde los precios de los terrenos son más accesibles, unos más rentaron mientras lograban conseguir un patrimonio óptimo y los más afortunados fueron a residir con familiares. Lo que no toma en cuenta el GDF es la cuestión del sustento de las familias el tiempo de traslado para llegar a su trabajo, las nuevas escuelas a las que asistirán los hijos, incluso el papeleo para hacer el cambio del INE, le basta con entregar unos pesos y expulsar a las familias a su suerte, no existe un seguimiento adecuado que garantice el resguardo de las familias.

3. ¿AQUÍ VIVIA ALGUIEN, DONDE ESTÁN? ;Testimonio de un desplazado

Todos los grandes proyectos que se implementan cerca o al interior de una comunidad llevan consigo las historias particulares del proceso de expropiación. Historias que a nadie le interesa pero que existen y están ahí, como piedrita en el zapato de los megaproyectos, mismas que escasamente conocemos porque son usurpadas por los “beneficios” que brindan las mega obras, también porque numéricamente parecen una minoría que se vuelve invisible una vez que el megaproyecto ha sido comenzado. Pero tenemos que recordar que esas historias son los cimientos de toda mina, presa o carretera Este capítulo es un pequeño testimonio de todas aquellas personas que han sido despojadas y arrebatadas de su patrimonio y que se han vuelto invisibles para la sociedad que solo ve los beneficios que las obras les brinda.

3.1 Como conocí al señor Gerardo

En mi afán por abarcar todos las irregularidades que podía vislumbrar de la Supervía, deje en segundo plano a las familias expropiadas, creí ingenuamente que en estos tiempos tecnológicos de redes sociales y amplias formas de comunicación podría localizar fácilmente a muchas de estas personas, para mi desgracia estaba muy equivocado. Logre conseguir un par de correos electrónicos y unos cuantos números de celular con algunos vecinos y otros con familiares, pero por más que me esforcé no quisieron cooperar conmigo, en el mejor de los casos solo recibí la respuesta de un correo electrónico de Amparo M, preguntando si trabajaba para algún partido político y fue todo.

Es sorprendente como en seis meses se desintegro todo el tejido social de la Malinche, los amigos dejaron de serlo, las familias fueron fraccionadas, acciones tan cotidianas como dirigirse al mercado cambiaron, ahora era tomar transporte local o rodear la demolida Malinche porque no podías atravesarla caminando. Me di por vencido, hasta que por casualidad encontré a alguien que pudo ayudarme. Lo recuerdo muy bien, un miércoles; fui a las asambleas que estaban en contra de la Supervía, en la colonia la Malinche (al menos lo que sobra de ella), estaba dispuesto a escuchar por unas tres horas los avances que habían tenido en una semana “metimos un oficio aquí, metimos otro por allá” etc. Al terminar la reunión, me acerque al comedor a ver que podía escuchar de nuevo y lo único que me intereso fue; *¡ya llego ese wey!* aunque lo que me causo más curiosidad fue el tono de desdén con que lo dijo. Como era la primera vez que lo veía, no fui mal visto pidiendo referencias de él, hasta que la cocinera me dijo; *No se como se llame, pero él vivía aquí* y señaló la casa que esta a espaldas del plantón. Fue entonces que sin dudarlo me presente ante él y le pedí su colaboración, así conocí al Sr Gerardo.

3.3.1. Familia Camacho

El señor Gerardo Camacho Lerma, es el mayor de tres hermanos, es jefe de seguridad privada en una zona residencial que se encuentra sobre Avenida San Bernabé, no muy lejos de donde vivía con sus padres, hermanos, esposa e hijo. En la calle Rosa Norte número 16 esquina Andador Durazno en la colonia la Malinche todavía se ve las ruinas de la casa de color verde olivo en un terreno de casi 200 m², sus paredes carentes ya de puertas ventanas y todo aquello que pudieron arrebatarse los

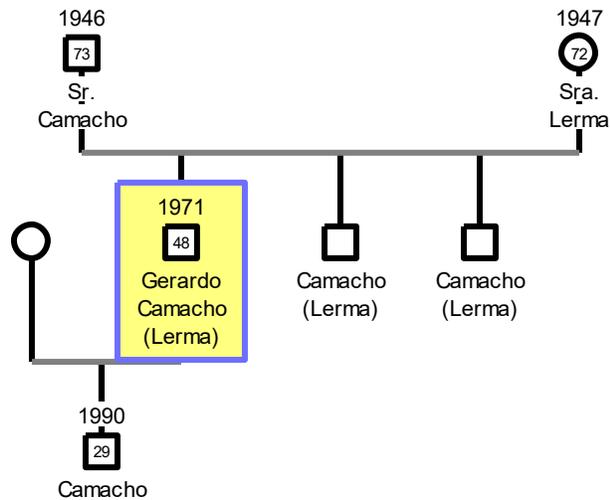


Ilustración 6 Genealogía del Sr Camacho

dueños se encuentran llena de pintas y consignas diciendo “NO a la Supervía” que en un contexto diferente pudiéramos decir que fueron producto de un acto vandálico, pero ese no es el caso, porque ya no hay dueño que reclame, en ese momento la casa está en tierra de todos y de nadie. El mejor

de los muros, el más fuerte y grande, ayuda a resguardar el campamento del Frente Amplio de las ráfagas del viento fresco que hemos dejado de sentir en la ciudad. Las casas aledañas, todas completas con sus tres pisos, comparten en común un excelente mirador hacia el parque *La Loma*; una vista espectacular por un lado al bosque y por el otro a la ciudad, sin mencionar que detrás de ellas existe un gran hoyo que dejó el paso de los trabajadores, está en constante vigilancia gracias por la actividad de los granaderos.

El proceso expropiatorio que sufrió el señor Gerardo Camacho Lerma según sus palabras fue:

“llegan, te tocan en la puerta, dos tres de la mañana ¿no?, te dicen que ahí te dejan ese papel... que lo leas, que tu casa está entre las expropiadas para una vía por parte del Gobierno del Distrito Federal y pues no pasa nada ¿no?, porque te dicen que te tienes que ir a arreglar, que te van a mandar un pinche valuador y que tú saques tu proyecto de valuación para que hagan una comparativa de tu casa para que te la paguen. Porque no hay vuelta de hoja porque es el Gobierno del Distrito Federal y puede hacer lo que él quiera en tu predio o tierra que ellos escojan... así, sin pedos”.



Ilustración 7 Granaderos resguardando la zona



Ilustración 8 Señora en andador Durazno

Aquella fue la segunda visita que dieron las personas encargadas de entregar dichas notificaciones. Días antes se habían presentado, también en la madrugada, para dar aviso solo que los perros del lugar comenzaron a ladrar. Todos los vecinos salieron a ahuyentarlos confundidos con alguna agrupación delictiva, debido a que estos desconocían el motivo de la visita de dichas personas que se encontraban en ese momento.

El Sr. Camacho añade; “*aventaron todos los pinches papeles, y agarraron cada quien como pudiera y dijeron; si no nos venden nosotros acordonamos la zona no te pagamos y te quitamos también la casa*”.

La notificación fue entregada en la madrugada del 13 de abril del 2010, a partir de esa fecha corrían 3 meses de plazo para recibir la indemnización, empacar todo en las maletas y abandonar el terreno. Esa era la opción ofrecida por el GDF a cada una de las familias de los 51 predios expropiados. La Familia Camacho y sus vecinos de “Andador Durazno” fueron las últimas familias en abandonar sus hogares días antes de cumplirse el plazo.

La casa de los Camacho, que al momento de la entrevista no había sido demolida, se encontraba en un estado en el que difícilmente podía habitarse debido a que ya no poseía puertas



Ilustración 9 Polígono expropiado a la familia Camacho

ventanas, muebles etc. Estaba situada en un pequeño terreno de 180 metros cuadrados, tres pisos y un pequeño patio donde podían meter su coche. En la parte de afuera aún se podía ver que tenían una pequeña jardinera y una banca de concreto donde la madre del Sr. Gerardo acostumbraba plantar sus rosas, las cuales también se llevaron, “*los muy rufianes*”.

Algunos medios en la web, mencionaban que el GDF dio permiso a las personas que habían aceptado la indemnización para desmontar puertas, ventanas, herrería, muebles de baño, instalaciones eléctricas e hidráulicas para que los propietarios no regresaran a re habitarlo, esto podría ser verdad ya que crea una incertidumbre colectiva al hacer público la destrucción de una

vivienda por sus propietarios. Al preguntarle esto al Sr Gerardo me respondió; “*mira aquí hay dos versiones, la que tienes que tener aquí es esa (en el campamento) y la otra es que si no lo quitábamos lo iban a destruir, a chingar las maquinas, ¿y qué haces? pues me llevo lo que se pueda ¿no?*”

Cuando supieron que su casa se encontraba en el polígono 5 y que serían expropiados, el Sr. Gerardo invirtió los ahorros de la familia en construir algunos cuartos como alternativa en un terreno que años atrás habían adquirido en el Ajusco. Actualmente poseen una casa 3 veces mayor que la que tenían y aún conservan dinero de la indemnización, “*me pagaron a como me peleé por 3 meses*”, agrega.

El valuador que mandó el GDF basó el costo de la indemnización en la boleta predial, descontando un 15% del valor total, obviamente este valor es sólo del precio catastral³⁹ de cada



Ilustración 10 Demolición en marcha

vivienda. Con esta acción se dejó a un lado el valor del terreno, así como su valor comercial, es decir, la evaluación tendía a devaluar el precio real del terreno.

³⁹El valor catastral es el valor que se fija atendiendo a las condiciones del inmueble, se le fija en base a un peritaje

La negociación que sostuvo el Sr. Gerardo con el GDF fue asesorada por sus amigos y compadres,⁴⁰ padrinos de bautizo de su hijo, ambos abogados y pertenecientes al Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, esto garantizó que la negociación fuera más pareja y en consecuencia que la indemnización otorgada fuera mayor en comparación a otros predios con características similares o superiores a su hogar. *“A mí me dieron hasta donde yo acepté”*, me dice el Sr. Gerardo, conforme con su pago, pero su fortaleza y carácter se ve interrumpida por un suspiro y algunas lágrimas, menciona: *“los 40 años de mi vida los vez reflejados en un pinche papelito, había visto cien mil o mil, pero nunca esa cantidad, no crees que lo de 40 años estén metidos ahí, tú no sabes pero esa casa tiene mil recuerdos, ahí nací, en ese cuarto que se encuentra en la esquina ahí, eso no me lo pagaron”*.

La construcción de la nueva casa tuvo que ser a marchas forzadas debido a las necesidades de los padres del Sr. Gerardo, había que brindarles las comodidades que poseían antes, ya que rebasan los 70 años y se encuentran delicados de salud.

La tensión vivida durante los tres meses que dieron de plazo fue insoportable, me dice:

“los últimos veinte días sin dormir y si dormía tenían pesadillas, depresión y nostalgia, era vivir con el pendiente todo el día, te revienta, tuve que empaparme de todo esto sin descuidar mi trabajo, te acaba en un año... el año pasado no tenía esto (señala su cabeza) y en tres meses puras pinches canas, es un verdadero pedo”.

⁴⁰Nombres omitidos a petición del Sr Gerardo

Cuando escuchábamos que ladraban los perros salíamos a ver qué pedo, dices tú - ya vienen los pinches granaderos-, además la gente comenzaba a gritar que ya venían. Por ser de los expropiados y de los últimos en quedarnos dices tú –¡puta! ya me va a cargar el payaso y sin recibir un puto peso”.



Ilustración 11 Niños jugando en las ruinas

A pesar de llevar a cabo una negociación desde el comienzo y un proceso jurídico legal, fueron amenazados y amedrentados constantemente diciéndoles: *“Oye cabrón, ¿cuándo te vas a salir? A ti ya te pagaron”* aunque no fuera cierto lo del pago, existía todo un aparato de presión para forzar a las familias a desalojar, poseían números telefónicos de casa y celular y en algunos casos hasta direcciones de correos electrónicos.

“Cuando ya te metiste en el pedo de contrademanda, demanda y la chingada con el Gobierno Central o aguantas o aguantas y te vas hasta el último proceso. Ellos dicen chile [refiriéndose al Frente Amplio] y tú mole, y quedas intermedio y yo en lo personal en este caso [señala el campamento del Frente Amplio] no quede muy bien, pero eso es”.

La Familia Camacho abandonó su hogar 3 días antes de cumplirse el plazo que otorgó el GDF, el 10 de Julio ya que textualmente les dijeron “a la verga o a la verga”. A pesar de que ese mismo día le habían entregado el cheque⁴¹ el Sr. Gerardo argumentó que no tenía dinero ni forma

⁴¹ Cantidad de indemnización omitida por petición del Sr Gerardo

de desalojar su hogar, a lo que el representante del GDF le respondió “No te preocupes ahorita te mando siete mudanzas y gente para que te vayas, no hay ningún problema”. El Sr Gerardo aceptó y ese mismo día se concretó la expropiación.

Cuando le pregunté si el Frente Amplio había hecho algo a favor de los expropiados me comentó que a él le hubiera gustado que el campamento lo hubieran levantado (instalado) antes, *“el plantón lo instalaron un miércoles-jueves después de que ya todo el mundo no estaba, y pues ya vez tú porvenir personal porque esto [señala su antigua casa] no estamos hablando de cienos de pesos que puedes comprarlo aquí en la esquina”*.

“Después de que según teníamos un súper amparo con todo el pueblo acá en la escuelita de oficios⁴²... no hicieron nada, cada quien jalo por su lado... pus ni pedo”.

Los padres el Sr. Gerardo fueron los más afectados debido a que ellos construyeron su hogar poco a poco. Ahora cuando les piden a sus hijos que los lleven a La Malinche, les ponen trabas y les inventan cualquier cosa para no llevarlos para procurar no levantar nuevos sentimientos de nostalgia. Los abuelos del Sr. Gerardo viven en la misma colonia, sobre Andador Mariposas, él los visita constantemente para saber de su estado de salud ya que están preocupados por futuras expropiaciones; *“yo tengo a mis abuelos acá arribita, esta casa da para allá... daba por que ya chingó a su madre, los voy a visitar, ahora ellos están mordiéndose las uñas porque no saben, nadie sabe, ni estas personas [refiriéndose al Frente Amplio] en qué va acabar esto”*.

A pesar de que ya estaban consumadas las expropiaciones en colonia La Malinche, existe la incertidumbre por nuevas notificaciones. *“Si ves a tu vecino rasurar, pon tus barbas a remojar”*, cita el dicho popular el Sr. Gerardo respecto a que los vecinos viven con esa presión. Él piensa que las expropiaciones van a continuar, ya que no fue suficiente la zona desalojada.

“Ese vecino nunca se ha parado aquí y dice ‘ha pues a mí me vale que me paguen lo que es y punto’-, ha bueno, lo veremos cuando le toque. La realidad es que nadie escarmienta ni ve el pedo en carne ajena y nadie te apoya, tú tienes que ver solo. El que está en esta esquina y está a punto de que le pongan en la madre no va a decir ‘me ponen en la madre’ hasta que no le pongan en la madre. Por decir bajan dos que tres vecinillos hasta por allá en Luis Cabrera de este otro lado están aquí apoyando ¡qué bueno! Pero este apoyo valió madre

⁴²Taller brindado por el Frente Amplio para lograr un amparo frente a la *Supervia*

¿Por qué no lo hicieron quince días antes de que tronara lo de las expropiaciones?, se supone que ellos estaban bien metidos en la delegación, muchos de los que estaban aquí ahora ya tienen un puesto en la delegación, ya no están aquí, ya no los veo, los grilleros que se quejaban. Entonces todo es comprable. Y entonces ¿qué prefieres ¿qué te den algo o con las manos vacías después de haberte matado treinta años?”

El Sr. Gerardo afirma que está contento con lo que ahora tiene “creo que fue lo mejor”, me dice, a pesar de extrañar su casa, a los vecinos amigos y familia que permaneció en la colonia menciona que para ellos no existió una fragmentación de su familia, al contrario la unió más al enfrentar el problema todos juntos, pero insiste en que nadie va a ver por uno, más que uno mismo. También menciona que ahora con el paso del tiempo y que ve el movimiento desde afuera, dice “el campamento es manejado por “ciertos intereses” después veremos si para bien o para mal”. No cree que exista vuelta de hoja en la construcción de la *Supervia* debido a los antecedentes históricos.

“Ahora nos dicen que tenemos cuatro o cinco carros, pues si porque negocié, pero en el proceso nadie me preguntó cómo estaba o como me sentía, nadie me echó la mano, para las fotocopias y credenciales de elector que eso sí fue desgastante andar ahí a las dos o tres de la mañana llevando el paquete de copias para un amparo para que no nos expropiara. Ahora te puedo dar mi opinión sobre esto [se refiere al campamento]. No es cierto que esto sirve para ayudar, eso sí fue malo, de nada sirvió. Después los abogados de aquí me estaban diciendo que tenía que echarme pa’ atrás porque según yo estaba en el paquete de los tres mil o dos mil o quinientos que fuimos para el súper amparo general de esto. Eso sí fue desgastante, dos meses y medio de andar de aquí pa’ allá de cooperaciones. Ahí sí, qué bueno que no le seguí por que con estos abogados, puras promesas. ¿Tú crees que eso es vida? [Me pregunta el Sr. Gerardo señalando el campamento] –no, pues no, le respondí–, ahora imagínate con tú gente y tú casa a lado que ya no es tú casa ¿Qué harías?”

Conversé con el Sr. Gerardo poco más de cuatro horas, encendimos el último cigarrillo de la caja que él compró exclusivamente para contarme cómo fue su historia y lo compartimos. Le pregunté si podría volver a entrevistarle en otro momento o que si me podía ayudar a localizar a alguien más para entrevistarle y él me respondió; “Mira Simón, (así me llamó durante todo el

tiempo que estuvimos charlando) *te conté esto porque estamos aquí* (refiriéndose al campamento del Frente Amplio) *pero no quiero volver a hacerlo.- Si quieres te doy mi celular y nos vamos por unas chelas, pero si me preguntas algo de esto otra vez, discúlpame, pero te parto tu madre ¿me entendiste?*". Yo asentí con la cabeza y cambió el tema de conversación, me preguntó en donde vivía, cuánto tiempo me tardaba en llegar allí y un montón de preguntas que se le ocurrieron para matar el tiempo y que no sucedieran esos molestos silencios incómodos que existen entre dos personas que no tienen más de qué hablar. Antes de terminar el cigarro se despidió de mí, me dejó su número celular y me deseó suerte en las entrevistas, le agradecí su apoyo y de igual manera le desee suerte en su nuevo hogar.

4. DIALOGO: ORGANIZACIONES-GDF

4.1. Antecedentes: las Votaciones Delegacionales en Iztapalapa

El pasado 5 de Julio del 2009 se realizaron las elecciones para la elección de algunos representantes delegacionales en el Distrito Federal. La Delegación de Iztapalapa, que cuenta con casi 2 millones habitantes, es pieza clave de la capital y sobre todo de su elección de gobierno por el número de votantes que esta implica. Todas las fuerzas políticas del país libraron una batalla decisiva. Ganó el jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, en contubernio con el *Gobierno Legítimo de México*, el movimiento que encabeza Andrés Manuel López Obrador (AMLO), compitiendo contra el gobierno de Felipe Calderón, el PRI y el PAN.

El diferendo original fue una pugna entre facciones perredistas. Nueva Izquierda⁴³ (NI) encabezada por René Arce y su familia, que tienen el control de la delegación, *versus* Izquierda Unida⁴⁴ (IU), que ofreció como candidata a Clara Brugada apoyada por Marcelo Ebrard y AMLO. Clara Brugada venció en la elección interna del PRD a Oliva de Arce esposa de René Arce.

La situación se tornó confusa cuando el Tribunal Electoral del Distrito Federal (TEDF), bajo la presión del *PRI-AN*, impuso el triunfo de Oliva sobre Brugada, además de retrasar a

⁴³ Corriente que ocupó la mayoría de los puestos de elección popular y de la estructura burocrática del PRD hasta el 2012, fue liderada por Jesús Ortega, y Jesús Zambrano Grijalva, conocida coloquialmente como *Los Chuchos*

⁴⁴ Movimiento encabezado por el ex Jefe de Gobierno Alejandro Encinas en coalición con cinco fracciones del PRD; Foro Nuevo Sol, Izquierda Social, Izquierda Democrática Nacional, Unidad Nacional y Renovación e Izquierda en Movimiento.

propósito la resolución para crear una trampa al dejar ninguna oportunidad de impugnación al candidato de Izquierda Unida.

La importancia de la delegación y el involucramiento de Ebrard y de AMLO parecieron dar una oportunidad a sus adversarios de propinarles una derrota monumental y así descalificar el movimiento del *Gobierno Legítimo*.

4.1.1. Alianza AMLO-Ebrard, y el caso de *Juanito*

La estrategia utilizada por AMLO fue decidir apoyar a un candidato alterno del Partido del Trabajo (PT), Rafael Acosta (*Juanito*), quien, una vez ganadas las elecciones se comprometió a renunciar para que Brugada se convirtiera en delegada. La verdadera hazaña fue que en los 21 días antes de las elecciones y contra una masiva compra de votos y la mayor ofensiva mediática por parte de NI, AMLO logró movilizar a más de 95 mil voluntarios, realizó 44 mítines, convenció a la gente de la imposición y rompió la maniobra política de la oposición. Finalmente, la coalición *Juanito*-Brugada ganó por un amplio margen. Se usaba la fuerza acumulada durante el movimiento en contra del fraude en el 2006.

Al cerrar el ciclo electoral de 2009, el movimiento de AMLO gozó de buena salud y apuntaba hacia un futuro más prometedor. Contaba con un grupo de 50 diputados de tres partidos distintos. Se confirmó la alianza entre AMLO y Ebrard, clave para el movimiento y que han intentado negar y combatir las distintas fracciones del PRD. Gracias a esta asociación se logró la mayoría en la Asamblea del DF y en las delegaciones.

La última y más importante participación de *Juanito* fue cuando declaró que no renunciaría a la delegación de Iztapalapa. El PAN lo apoyó descaradamente y los medios de comunicación lo convirtieron en una estrella que se quitaba el yugo AMLO. Ebrard, de un modo magistral, mantuvo la tensión durante semanas obligando a sus adversarios a una inversión monstruosa de prestigio, apoyo mediático y dinero, y al final, resolvió las cosas. El Pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) designó a Clara Brugada jefa delegacional sustituta en Iztapalapa con 46 votos a favor, 16 en contra y una abstención. El 11 de diciembre del 2009 Clara Brugada hace la toma de protesta por la Delegación Iztapalapa. Los opositores y quienes apoyaron a *Juanito* quedaron burlados. El movimiento de AMLO quedó revindicado.

Las lecciones que podemos obtener de esta breve reseña son: 1) AMLO no ha sido derrotado. Sigue siendo uno de los líderes políticos más importantes del país. 2) La victoria es producto de una excelente organización de la capacidad de disciplinar y movilizar a decenas de miles. 3) El movimiento demostró su carácter pacífico y disciplinado. No hubo un vidrio roto, una propiedad atacada, una persona lesionada. 4) En Iztapalapa se hizo evidente la existencia de una fuerza opositora única digna de recibir ese nombre y que está maduró rápidamente y, la que nos es de mayor importancia 5) AMLO y Ebrard formaron una alianza bien sincronizada en ofensiva a un enemigo común.

A partir de este momento la alianza de Ebrard-AMLO comienza a tomar fuerza por las diferentes corrientes que fueron llamadas a conglomerarse en oposición a *Los Chuchos*. Pero en ese momento surgió una interrogante ¿cuál de estos personajes será elegido para ser el candidato presidencial durante las elecciones del 2012 ?, dejando a un lado la presión que ejerzan *Los Chuchos* para imponer a un tercer participante. El acuerdo que se tomó en ese entonces fue; realizar dos debates en el mes de Octubre y, posteriormente una consulta nacional en Noviembre del 2011 para saber cuál de los dos sería el candidato al curú presidencial.

4.1.1.1.Las Diferencias por la Candidatura al Interior del Partido de la Revolución Democrática (PRD)

Nos encontrábamos entre dos futuros candidatos de un mismo partido, Andrés Manuel que ha sido tachado como populista debido a las políticas públicas de los cuales destaca el Sistema de Pensiones y el Seguro Popular principalmente, gestionadas durante su estancia como Jefe de Gobierno donde intentó favorecer a la población de escasos recursos y que además agrego la creación del Metrobús y del Segundo Piso del Periférico como obras públicas.

Gracias a los servicios brindados durante su gobierno en el Distrito Federal, AMLO, logro tener un poderío de convocatoria gigantesco, conglomerando a más de tres millones de personas en el Zócalo Capitalino, recordemos el caso del “desafuero”⁴⁵.

⁴⁵El cargo de Jefe de Gobierno, como muchos otros cargos de elección popular en México, provee a quien lo ejerce de inmunidad contra procesos judiciales. Esta inmunidad jurídica se conoce popularmente como “fuero constitucional” y puede ser removida si así lo solicita una autoridad judicial y dicha solicitud es aprobada por voto mayoritario en la Cámara de Diputados.

Otro ejemplo son las votaciones en el año 2006, donde AMLO perdió las elecciones por casi medio punto porcentual ante Felipe Calderón al que llamó “espurio”, y con el grito de “*voto por voto*” realizó un llamado ciudadano para que el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación (TEPJF) recontara todos los votos de todas las casillas. El 5 de septiembre el Tribunal Electoral emitió un fallo inapelable en favor de Felipe Calderón Hinojosa, candidato del PAN, a pesar de las irregularidades presentadas y contempladas por el mismo organismo, con lo que Felipe Calderón Hinojosa se convirtió formalmente en presidente electo de México.

Ante la sentencia del Tribunal, López Obrador y sus seguidores se mostraron inconformes y el llamado *Consejo Ciudadano de la Resistencia Civil* convocó a una *Convención Nacional Democrática* para protestar en contra y desconocer el fallo del Tribunal. Durante tres meses López Obrador y sus seguidores instalaron un "campamento permanente", impidiendo el tránsito vehicular en su totalidad por la Avenida Paseo de la Reforma. De dicho movimiento, en un acto de toma de protesta simbólico en el Zócalo, se funda el *Gobierno Legítimo* donde se nombra a AMLO como *Presidente Legítimo*.

En contienda por la candidatura presidencial de la república y en oposición a AMLO se encuentra Marcelo Ebrard, muy recordado por los lamentables hechos en la delegación Tláhuac, que en Noviembre de 2004, tras un acto de extrema violencia en San Juan Ixtayopan. Una turba asesinó a tres policías federales acusados de ser traficantes de personas.

Ebrard fue señalado como responsable de omisión de autoridad y destituido por el presidente Fox. La destitución de Ebrard fue considerada por éste mismo y por López Obrador como un acto injusto. El jefe de Gobierno (AMLO) incorporó entonces a Ebrard como secretario de desarrollo social en la ciudad.

Por otro lado, el apoyo que ha brindado Ebrard a candidatos de otros estados ha dado frutos, es el caso Ángel Aguirre Rivero, quien fue gobernador de Guerrero del 2011 hasta su renuncia por el caso Ayotzinapa en el 2014, fue postulado a ultima hora por la coalición *Guerrero nos Une*, alianza PRD-PT-Convergencia. La victoria en Guerrero del equipo de Ebrard machaca sobre las viejas prácticas de la política: uso del aparato público para costear campañas en una entidad ajena mientras se debilitan en la Ciudad de México programas y atenciones sociales.

Desconozco la relación Aguirre Rivero—Ebrard, pero lo que es cierto es que; el jefe de Gobierno apoyó indudablemente la campaña de dicho candidato en *pro* de “aplicar las mismas

políticas públicas que existen en el DF". El 12 de Julio del 2011 se publicó en el periódico *La Jornada* una nota en la que pide el IDN a Aguirre Rivero no hacer campaña a favor de Ebrard, que deje a un lado la política y se dedique a gobernar⁴⁶ ya que ellos se consideran *lopezobradoristas*. La deuda comienza a saldarse.

Sé de buena fuente que en Guerrero se llamó a realizar una "precampaña" a favor de Ebrard. La orden viene desde el gobernador de Guerrero, solo lo pasan a sus bases y estas se encargan de difundirla. En este caso se trata de la gente que está en el *Sur de Guerrero*, que es un periódico fundado por varios perredistas. No fue una campaña electoral directa, eso no se puede todavía. La situación es no apoyarlo como tal, sino, hacer campaña que tiene que ver con sus bondades. Porque, ya que no pueden hacer campaña previa, al menos hacen mención las cosas benéficas que ha realizado. Es un juego sucio de la política. Es, por ejemplo, "pintar el nombre de Ebrard en bardas con los logros que ha tenido, el objetivo es que te familiarices con el nombre para que cuando el gobernador de Guerrero lo apoye como candidato a la presidencia tú digas. "A no pus, ese si es un chingón, hizo buenas cosas"

"Perredistas, familiarícense con el nombre de Ebrard, familiaricen a su base con el nombre de Ebrard". Para que cuando llegue el momento, voten por él y no por cualquier otro pelagatos que no se nombró todo esto en práctica es una campaña electoral que no puede ser llamada así porque el TRIFE se la deja ir dura y a la cabeza".⁴⁷

4.1.1.2.El Poderío Actual de la Izquierda

En el corazón de la ciudad, específicamente en la delegación Cuauhtémoc, la caída izquierdista fue en picada: en 2003 la votación del PRD fue de 103 mil 778 votos más mil del Partido del Trabajo para un total de 54 por ciento de los sufragios. Para el 2009 la votación perredista fue de 56 mil 380 votos, apenas una tercera parte de electores más 11 mil 551 del PT, para sumar ambos 36 por ciento de sufragios. El PAN se mantuvo rondando en un 20 por ciento de votos mientras que el PRI pasó de 20 mil 864 votos en el 2003 a 35 mil 487 en el 2009, creciendo de 10.7 a 19.45 por ciento.

⁴⁶ Visitar <http://www.lajoradaguerrero.com.mx/2011/07/12/index.phpsection=politica&article=003n1p>

⁴⁷Testimonio de estudiante de Historia Económica, en el Colegio de México. Nombre omitido a petición.

En Coyoacán la victoria perredista en el 2009 fue reñida. Los de izquierda pasaron de 111 mil votos en el 2003 (45 por ciento) a 74 mil 500 seis años después (29 por ciento). El PAN quedó a unos cuantos votos de ganar. Pasó de 61 mil sufragios en 2003 a 73 mil 651 en 2009.

Las diferencias públicas entre Marcelo Ebrard y López Obrador por la política de alianzas con el PAN cada vez distancian más a los seguidores de cada uno de esos líderes. Aparejado a ello está la desenfrenada carrera de quienes se sienten aspirantes a la jefatura capitalina, tanto del lado marcelista como de la filiación lopezobradorista y que, con uso de recursos públicos, ya sea como gobernantes o como legisladores, impulsan sus candidaturas, aun a costa de las propias directrices de sus líderes y partidos.

En las elecciones del 3 de Julio del 2011 en el Edo. Mex., en donde Alejandro Encinas perdió la gubernatura, Ebrard obtuvo el pretexto ideal para que rompiera toda relación con AMLO ya que él fue el responsable al impedir la alianza con el PAN para hacer frente al PRI (además que en ese entonces era identificado más con el PT que con el PRD). El ex jefe de Gobierno Ebrard tenía claro que Andrés Manuel no se iba a bajar del carro ni respetará las reglas de elección internas, por lo que es necesario aislarlo o, en todo caso, encaminarlo a que se defina a irse por su lado, lejos del PRD.

Ebrard tenía la posibilidad de exigir a Nueva Izquierda (*Los Chuchos*), que es la corriente que tiene la estructura nacional y quien necesita un candidato que no sea AMLO, para conservar el control del DF y varias candidaturas al Senado, la Cámara y la Asamblea Legislativa.

Además, Ebrard, mencionó en distintas ocasiones que buscaría el apoyo de la clase media para oponerse a la fuerza popular de AMLO, ¿cómo hará esto? sino con la creación de vialidades y toda una serie de megaproyectos que brindaran servicio a dicha clase.

En este marco de la susodicha alianza casi desmoronada y de una disputa constante al interior del PRD entre dichos personajes, surgió a la luz un conflicto que puede dar el triunfo a cualquiera de nuestras facciones; La *Supervia* Poniente.

La *Supervia* Poniente impulsada por Ebrard-GDF ya quedó inscrita en ese juego sucesorio y ha agudizado las diferencias entre grupos lopezobradoristas y funcionarios marcelistas. El escalamiento del conflicto hacia la Comisión de Derechos Humanos y a manifestaciones callejeras marca apenas una etapa de algo que advierte diferencias de mayor profundidad. Mientras el

gobierno de López Obrador auspició la re-densificación de las zonas céntricas de la ciudad con implementar sus políticas públicas, el de Ebrard ha retornado a políticas de desarrollo de la zona periférica. Es previsible que, producto de las obras simultáneas mal explicadas y deficientes gobiernos delegacionales que las acompañan, continúen las pérdidas de simpatías en la zona centro (Cuauhtémoc por ejemplo), se trasladen hacia el sur y el poniente Tlalpan, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras e incluso a las zonas semirurales; Tláhuac, Milpa Alta y Xochimilco

4.2. Organizaciones

El Comité Vecinal de Magdalena Contreras fue principalmente una alianza entre facciones del PRI y PRD. Buscaban crear una clientela al alentar a la gente que se opusiera a tal proyecto para ascender en la escala política. Fueron excluidos los representantes partidistas por fomentar riñas al interior de otras agrupaciones en pro de dividir y ganar adeptos. Su petición era, sí a la *supervía*, pero que también el GDF beneficie a la población que colinda con el mega proyecto, con el mejoramiento en servicios públicos tales como; seguridad pública, mejor transporte, ampliación de carreteras, suministros de agua. Ya que “el gobierno debería de gastar el presupuesto federal en el pueblo y no en carreteras que beneficien a unos cuantos”⁴⁸. El esfuerzo del Comité Vecinal de Magdalena Contreras quedo reducido a un mero entrego de papeleo burócrata a las autoridades correspondientes.

El Frente Amplio de la Magdalena Contreras (FAMC) era un pequeño grupo integrado por miembros adherentes a la sexta declaración de la Selva Lacandona y al EZLN. Su disidencia se basa en promover formas alternativas de organización tal y como dice la *sexta. La FAMC*, se encuentra en una oposición total a la *supervía* porque es “*La Supervía del diablo y la Loma del infierno*”, producto de un interés capitalista. Trabajan mediante el miedo y temor influidos por la iglesia para utilizarlos en sus objetivos.

⁴⁸Testimonio de Paz Quiñones Cornejo, Diputada del PAN y vecina de La Magdalena Contreras

La Angostura A.C.⁴⁹ grupo de *paracaidistas* que invadieron un predio en la Delegación Álvaro Obregón justo detrás de la Colonia Malinche, cedieron voluntariamente 50 predios el 23 de Mayo del 2010 para dar pie a la *Supervía*. Su estandarte es “Si a la expropiación a favor de la Angostura A.C. a la supervía y al progreso del país” es un grupo hermético y hostil y, en ocasiones ha fungido como grupo de choque. Se dice que este grupo al ser filial al Partido del Trabajo y al Partido de la Revolución Democrática se acota a las decisiones que toman arbitrariamente los líderes vecinales, pero lo hacen para obtener futuros beneficios.



Ilustración 12 En morado; predios cedidos por la Angostura A.C.

Es necesario decir que estas son las agrupaciones que se han identificado y que no todos los miembros afectados de una u otra forma, participan en ellas y que incluso están en desacuerdo con las formas de acción en que han trabajado. Pero, existe un sentimiento de incertidumbre ante la problemática ya que están propensos a cualquier otro tipo de abuso de parte del GDF. Han sufrido una experiencia similar con la carretera “Contadero-Contreras”, que a mitad de la década de los 90’s este proyecto amenazó la vida de los lugareños con un trazo de la carretera muy

⁴⁹ El caso de *La Angostura* es excepcional; hace aproximadamente 20 años, a principios del año 2000 unas 200 familias invadieron un terreno de la extinta Luz y Fuerza del Centro (LyFC) y se dice que se afiliaron de inmediato al PRD/PT por lo cual no pudieron ser desalojados. Consiguieron los servicios públicos y apoyos financieros para impulsar el desarrollo de servicios médicos, educativos y de seguridad mucho mejores que los aledaños de los otros pueblos y colonias. Hasta la fecha, *La Angostura AC* sigue en crecimiento, tanto en infraestructura como en densidad poblacional.

parecido al de la *Supervía*. Ahora muchos de esos miembros que participaron en la oposición “Contadero-Contreras” participaron para impedir la construcción de la *Supervía*, lo cual explica porque hay mayor participación en la delegación Magdalena Contreras que en Álvaro Obregón a pesar que existe muchos más predios expropiados en la segunda alcaldía. Vecinos que no son afectados explícitamente por la expropiación repudian la forma de trabajar del Gobierno Capitalino al amenazar nuevamente su calidad de vida.

4.3. Génesis del Frente Amplio en Contra de la Supervía Poniente y a Favor del Medio Ambiente

A pocos meses de haber realizado la dichosa alianza AMLO—Ebrard, se publica el 22 de marzo del 2010 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal la *Declaratoria de Necesidad de una Vía de Comunicación Urbana de Peaje (Supervía Poniente)*.

La oposición se hace inmediata por la sociedad civil y por diputados locales, la Diputada Paz Quiñones del PAN y la Diputada Federal Leticia Quezada del PRD son de las figuras más representativas en un inicio, además participaban otros miembros del PT y Convergencia. La Diputada Leticia Quezada, en ese momento, también era parte del *Frente Amplio en Contra de la Supervía Poniente de Cuota y a Favor del Medio Ambiente* (Frente Amplio), además de ser miembro activo de la fracción del PRD conocida como Izquierda Democrática Nacional que dirige *el Señor de las Ligas* René Bejarano⁵⁰ y quienes están a la tutela de AMLO.

El Frente Amplio como organización fue creado en el 2008 por vecinos incomodados por la latente amenaza de la vialidad. Desde años anteriores corría el rumor entre la población de la zona que se implementaría una vialidad que conectara con Santa Fe solo que este proyecto había sido pospuesto por falta de presupuesto⁵¹. La agrupación concentraba a personas de colonias aledañas, como San Bernabé, La Malinche, San Jerónimo Lídice, San Jerónimo Aculco y El Judío principalmente. Todas ellas, colonias y pueblos aledaños que serán afectados de distintas formas por la *Supervía*. Además, contaba con apoyo de distintas organizaciones, *La Otra Campaña* y *Las*

⁵⁰Personaje mejor recordado por el video-escandalo con el empresario Carlos Ahumada durante el 2004.

⁵¹ Existe como antecedente el Proyecto Contadero-Luis Cabrera, en el año 1998, solo que este fue detenido por la población.

mujeres con la Otra de Contreras, Vecinos Unidos por Contreras, el Comité Vecinal de Magdalena Contreras, colectivos, grupos estudiantiles y simpatizantes con la causa.

Es de esperarse que, debido a la gran polaridad de grupos adherentes en el Frente Amplio y sus deseos de portar la batuta del movimiento, existieran riñas al grado de descalificar a los otros movimientos al interior de éste. Tal es el caso de las agrupaciones partidistas con los Zapatistas y viceversa.

Durante una caravana que recorrió el supuesto trazo de la *Supervía* organizada por el Frente Amplio en mayo del 2008, la Diputada Paz Quiñones del PAN, realizó llamadas a bordo de un camión que acompañaba la caravana para decir a sus subordinados que se encontraban en el Tanque⁵² que los Zapatistas se encontraban a favor de la vialidad, estas personas difundieron este hecho que fue mal visto por la comunidad ahí concentrada. Los miembros zapatistas fueron agredidos verbal y físicamente al grado de ser casi linchados. Esto provocó que los Zapatistas como agrupación desertaran del Frente Amplio.⁵³

En consecuencia, el Frente Amplio se declara como un movimiento ciudadano y apartidista con el objetivo de que los partidos políticos ni alguna otra agrupación intervinieran en las decisiones que deben ser de los vecinos. No obstante, las personas simpatizantes, adherentes o con alguna inclinación política podían seguir participando, pero solo a título personal.

Progresivamente los diputados y miembros de la Otra Campaña abandonan el Frente Amplio, esto es finiquitado en una asamblea ciudadana en mayo del 2010 cuando se niegan a participar con toda persona que tenga algún tipo de filiación con algún partido político. Para entonces, el Frente contaba con el apoyo de más de cien organizaciones, entre ONG's, grupos religiosos, colectivos, y simpatizantes.

Es entonces cuando comienza a tomar mayor fuerza la figura de la Maestra Cristina Barros como participante activa, líder carismática y de opinión, además de ser parte del comité central del Frente Amplio.

A partir de que se entregan las cartas de notificación para la expropiación del polígono 5 para la construcción de la *Supervía*, el Frente Amplio y sus adherentes ofrecieron apoyo legal para

⁵²Zona donde termina la avenida Luis Cabrera y comienza El Judío.

⁵³ Testimonio obtenido de la Señora María del Carmen, miembro de *Las Mujeres con la Otra en Contreras*

las familias que habitaron los 51 predios para imponer un amparo al GDF por irregularidades en la obra. Por desgracia dicho amparo no procedió de la mejor manera debido a que las personas expropiadas paulatinamente fueron abandonando sus hogares. El 26 de Julio del 2011, después de que el último vecino abandonó la llamada *Zona Cero*, el Frente Amplio instaló un campamento permanente ente las calles de Andador Durazno y Rosa Norte con el objetivo de entablar una negociación con el GDF para impedir el paso de la *Supervía* dando como alternativas el transporte público.

Con las elecciones de Comités Vecinales del 2010 el Frente Amplio vislumbró una oportunidad para inferir en las políticas públicas y frenar la *Supervía*, es así que se genera la fórmula 5. Los principales argumentos que proponía dicha fórmula son evitar la construcción de la *Supervía*. Recurren a premisas de daño ecológico por el diseño del proyecto que atraviesa las zonas ecológicas La Loma y Tarango. En el caso de La Loma, existe un sentido de pertenencia. Menciona el señor Rafael Hernández, colono: “Antes La Loma estaba toda pelona, nosotros la reforestamos. Ahora quieren venir los del gobierno y destruir lo que nosotros hicimos”⁵⁵. El enfrentamiento con los granaderos que intentaron desalojar el plantón el 19 de octubre del 2010, días antes de llevarse a cabo las votaciones, reforzaron su postura y los reivindica como movimiento social, para continuar con sus peticiones.

Por desgracia la fórmula 5 perteneciente al Frente Amplio pierde ante la fórmula 7 perteneciente a Eduardo Hernández, quien es miembro de *Los Chuchos*. A pesar de la derrota el Frente sigue optimista en su lucha.

El Frente Amplio ha evolucionado dinámicamente hasta convertirse en un puñado de gente, está compuesto por no más de 15 personas en el comité central, no más de 5 organizaciones y vecinos que asisten constantemente al plantón y marchas. Es necesario decir que ninguna de las personas que fue despojada de la colonia La Malinche participa en el Frente Amplio ni lo harán, sino todo lo contrario, son mal vistas por no resistir, por no continuar con los amparos y por aceptar la indemnización, a lo que el Frente se refiere como migajas.

⁵⁵ Testimonio extraído del Proyecto Colectivo de Investigación “La participación ciudadana en las elecciones vecinales y de pueblos originarios”. UACM Cuauhtepc-UAM Iztapalapa, Delegación La Magdalena Contreras, Representante Karla Jimena Chávez Becerril.

4.3.1. Fragmentación Social

Los pobladores de la colonia La Malinche habrían sido los que más tendrían oportunidad para contrarrestar a la carretera, por el hecho de ser afectados inmediatos al desposeerlos de sus hogares. Pero cuando se dio a conocer el decreto de expropiación para la Supervía, muchos vecinos abandonaron sus viviendas inmediatamente “ya que no se puede contra el gobierno” desistiendo a una guerra que según ellos no podían ganar. Hubo algunos que simplemente salieron de sus casas para ir a otro lugar y desde ahí comenzar con el trámite de la expropiación. Existieron unos más que aceptaron la indemnización y se fueron, lo que provocó que “vecinos que antes se hablaban, ahora ya no lo hacen, familia que antes vivía junta ya viven separados”⁵⁶. Este hecho fue considerado como traición por algunos vecinos que se quedaron para oponerse a la Supervía y los otros, fueron tachados como *vendidos* ante el Gobierno. Este proceso debilitó la oposición contra la *supervía*. Con tales riñas el GDF aprovechó tal coyuntura para justificar que la población estaba de acuerdo con las expropiaciones porque muchos ya habían cedido sus predios, a los cuales prometió insertarlos al Instituto Nacional de Vivienda (INVI) y apoyarlos con la mudanza, además permitió que extrajeran la herrería e instalaciones hidráulicas y eléctricas de sus casas. Este último acto quizás fue para obligarlos a no regresar a su hogar ya en ruinas.⁵⁷

La debilidad intrínseca del Frente Amplio y que terminó con él, fue el sectarismo debido a las problemáticas que han ocurrido en su interior. Constantemente ha ido perdiendo fuerza debido a que han expulsado a grupos por discrepancia en modos de acción, otros más que no son tomados en cuenta han desertado ya que no tienen acceso al Comité Central. Incluso ahora, no podría asegurar dónde fueron tomadas las decisiones del Frente, en las asambleas semanales y las nocturnas solo se vierte información del proceso de la *Supervía* y las formas de acción que llevarán a cabo, en ningún momento se abre un espacio para ofrecer alternativas por parte de las personas que no pertenecemos al Comité Central, y si lo hacen no se llega a concretar nada. Puede hablarse de una participación muy centralizada, decisiones que se toman por pocas personas. En cierta

⁵⁶ Parte del testimonio del a Señora María del Carmen Silva Barrios, vecina de la Colonia *La Malinche*.

⁵⁷ En la zona donde fueron desalojadas las casas habitación, se ha formado un pandilla, la cual funge como un grupo *paraestatal*, impidiendo que los vecinos que se han ido pretendan regresar, además de intimidar y amedrentar a las personas que continúan en sus viviendas, esto para ejercer presión para su pronto desalojo. Además, el Gobierno capitalino aprovechándose del desempleo ha contratado a gente de la misma colonia *La Malinche* para derribar muros clave de las casas con el fin de evitar que sean rehabilitadas.

medida, la participación política fuera de los partidos políticos, la que surge de la ciudadanía, termina repitiendo algunos vicios autoritarios y poco democráticos de las instituciones políticas partidarias.

Como anteriormente se había mencionado, el Comité Central está conformado por 15 personas, aproximadamente, todas pertenecientes a La Malinche y San Jerónimo Lídice. Pertenecen, en su mayoría, a la Comunidad Eclesiástica de Base de la iglesia de *La Lupita* que se encuentra sobre Avenida San Bernabé casi llegando al centro del pueblo con el mismo nombre. La Madre “Marijo” de la Orden de las Carmelitas es quien se encuentra al frente de dicha iglesia, la cual se encuentra en la zona expropiada⁵⁸.

Sus figuras más representativas son, el Sr. Rafael y su esposa Socorro, líderes carismáticos y vecinos del Andador Mariposas, jardinero de oficio y ama de casa correspondientemente. Podría decirse que el Sr. Rafael es el líder del Frente Amplio (aunque él lo niega) debido a su calidad de vecino y su permanencia en el Frente desde el inicio, ha participado en todas las actividades que organizan, él es el encargado de dirigir y coordinar la mayoría de las asambleas y acciones que se llevan a cabo, además de ser de los líderes políticos y representativos con mayor peso. Su esposa es la persona que está a cargo del plantón ya que ella pasa más de 14 horas en él, se encarga de hacer la comida, brindar informes a los curiosos que llegan a acercarse y sobre todo, mantiene la cohesión entre las personas que visitan el campamento. Por ejemplo; debido a que las agresiones por parte de los granaderos son un peligro latente, en todo momento la señora Socorro imparte talleres de costura y lectura, charla con las vecinas sobre la situación escolar de sus hijos, inclusive cuenta chistes como en cualquier otro lugar. Estas acciones hacen que parezca un picnic en un mal lugar y momento, pero ayudan a que las personas pierdan el temor de asistir al plantón.

El Sr. Antonio miembro de la Asociación de Abogados Democráticos, es el encargado de llevar los procesos jurídicos, él impartió también *la escuelita de oficios*, donde se brindaba asesoría legal correspondiente a la *Supervía*, además de ser otro líder político de bastante envergadura, básicamente su labor era informar la situación del amparo colectivo y analizar las posibles maniobras jurídicas que podrían ayudarles a detener la construcción de la vialidad. Es un líder con conocimiento político judicial y el vínculo entre la comunidad y una institución desconocida hasta hace poco.

⁵⁸ La Iglesia de la Orden de las Carmelitas fue exenta de la expropiación por ser propiedad Federal.

La Mtra. Cristina Barros, vecina de San Jerónimo Lídice, colonia de clase media, es la figura más representativa del movimiento del Frente Amplio y no es solo debido a su linaje⁶⁰. Además de ser líder de opinión y astuta política, la Mtra. Barros, es adherente activa del *Gobierno Legítimo* de AMLO, es en este punto donde comenzamos con la especulación política que, aunque difícil de comprobar de manera fehaciente, las acciones y en ocasiones los dichos son los que hacen posible que se pueda especular. La Mtra. Barros ha declarado en numerosas ocasiones que el Frente Amplio no persigue ningún interés político y que sus reclamos van única y exclusivamente en contra de la *Supervía* y de la que está conlleva. Pero la simpatía por Andrés Manuel sigue permaneciendo entre los dirigentes más emblemáticos del movimiento (anteriormente fue Leticia Quezada).

A partir de la *Declaratoria de Necesidad*, la Mtra. Barros hizo la convocatoria a AMLO para que tomara protesta en contra de la *Supervía*, desde luego Andrés Manuel hizo caso omiso de este llamado ya que sería declararse en contra de su propio partido y sobre todo de Ebrard. En ese entonces existía una especie de pacto en el que ninguno podía tocarse.

El señor Rafael había declarado en todo momento que el frente amplio era un movimiento ciudadano y apartidista; que está en contra de todos los partidos políticos y en particular del PRD y de Marcelo Ebrard por implementar el proyecto de la *Supervía*. sin embargo, AMLO no ha figurado mayor importancia. Esta situación, como puede verse, deja a la actividad ciudadana en una situación muy precaria ya que no tiene la fuerza para hacer escuchar sus demandas sino es por medio de un partido político. Y, por otro lado, la falta de diálogo entre AMLO y una opción ciudadana que representa una crítica a sus vínculos con el PRD.

En sus últimos momentos de vida, el erosionado Frente pasaba por una nueva fragmentación en su Comité Central debido a rumores y chismes que giraban en torno a sus integrantes que visitan el plantón constantemente.

⁶⁰ Hija del ex Rector de la Universidad Nacional Autónoma de México, Javier Barros Sierra que apoyo en su momento al movimiento estudiantil de 1968.

Pero el origen y fin del Frente no nos puede dejar más que interrogantes. Durante su periodo de vida el Frente Amplio evitó a toda costa conglomerarse con otros grupos, sea por partidos políticos o discrepancias, lo importante aquí es el negarse a fundar un contingente que pudiera hacer frente (políticamente hablando) a un enemigo en común. En su afán por mantenerse como un movimiento plenamente *ciudadano*, y portar la batuta del movimiento con “*yo soy más afectado que tú*”, el frente pulió su propio ataúd. Pero esto no logra explicar del todo el por qué el Frente se ha deshecho de todos aquellos que no acatan sus órdenes, o por qué montaron el plantón en la *zona cero* cuando ninguno había sido expropiado ni afectado directo, e inclusive el rencor que existía hacia las personas desalojadas. Por otro lado, porque Marcelo Ebrard no hace uso de la fuerza pública con su conocida brutalidad para desalojar el plantón. ¿Por qué Cristina Barros sigue permaneciendo en un movimiento que se auto nombra ciudadano y apartidista, cuando es simpatizante y adherente al movimiento de AMLO? No podemos contestar estas interrogantes por el momento, pero tal vez, y solo tal vez, podamos responder a ellas echando un vistazo a la candidatura del PRD en el 2018.

La presencia de las siglas de AMLO en los dirigentes que ha tenido el Frente Amplio deja mucho que decir. Deja claro ser una maniobra política en pro de desprestigiar a Ebrard y retomar el populismo de Andrés Manuel. Aclaremos que el triunfo o derrota de la *Supervía* podía haber asegurado la candidatura por el PRD de ambos personajes. Marcelo Ebrard, continuó firme con la Supervía para asegurar la simpatía de la clase media que será beneficiada con dicha obra, así su capital político podría igualar en fuerzas a Andrés Manuel. Por su parte AMLO, pudo en todo momento inclinarse contra la obra y reafirmar la simpatía de las clases populares periféricas en su discurso donde él escucha a la gente.

La disputa perredista y sus colegiados no tiene árbitros ni normas ni rumbo. Si fuera un asunto de socios de un club privado pues allá ellos. Pero es una disputa que implica el uso de recursos públicos para propósitos facciosos, el juego con expectativas y humores ciudadanos. Es, en todo caso, una irresponsable manera de responder a votos ciudadanos que los encumbraron y malentender el cumplimiento de los contribuyentes con sus obligaciones fiscales. Los ciudadanos pagan para garantizar obras de gobierno, no para pertrechar a tribus partidarias. Aunque es cierto, los costos vendrán en las urnas. Pero están obligados a frenar dicha irresponsabilidad política antes de que colapsen la ciudad.

4.3. La Comisión Civil de Acompañamiento (CCA)

Esta comisión fue integrada el 25 de Noviembre del 2010 por Marcela Lagarde de los Ríos, Miguel Ángel Granados Chapa, Daniel Caséz Menache, Miguel Concha Malo, Manuel Fuentes Muñiz y Luis Arriaga Valenzuela, quienes han aceptado la propuesta hecha por el Frente Amplio contra la Supervía Poniente para buscar un mecanismo de solución a la problemática social surgida a raíz del proyecto de la Supervía iniciado por el Gobierno del Distrito Federal.

Este grupo plural y académico manifestó su preocupación por la forma en que se ha conducido este proceso y expresó que de no resolverse adecuadamente quedará comprometida la vigencia de los derechos humanos y el avance democrático en la Ciudad de México. Los integrantes de la CCA saludan la disposición que hizo pública el Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard para resolver esta situación por medio del diálogo y reconocían al Frente Amplio Contra la *Supervía* como un interlocutor válido que ha exigido sus derechos por los cauces institucionales.

En este sentido, los integrantes de la CCA expresan su compromiso para buscar un mecanismo efectivo de interlocución en condiciones de equidad que permita el diálogo serio, respetuoso, informado y público de una cuestión de suma importancia para la Ciudad y disponer sus capacidades para construir una decisión satisfactoria para la ciudadanía.

Los integrantes de la CCA expresan que debe considerarse seriamente y discutirse las opciones viables a la Supervía que han formulado sectores de la academia, especialistas y organizaciones y que la deliberación y consenso sobre las cuestiones de orden público debe partir del diálogo como mecanismo necesario e imprescindible para el entendimiento entre la sociedad civil y el gobierno.

El 8 de enero del 2011, la Comisión Civil de Acompañamiento logro algo que hasta ese momento parecía imposible; lograr que el Frente Amplio, Marcelo Ebrard y la CDHDF se sentaran a negociar tan solo cuatro días después, el 12 de enero. Fue a partir de dicha negociación que el 20 de enero de ese año, la CDHDF hiciera pública la Recomendación 01/2011

4.4. Recomendación 01/2011 por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal

El 20 de enero del 2011, la CDHDF emitió una recomendación dirigida al ex jefe de Gobierno y a los delegados de Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. Dicha recomendación fue emitida debido a los varios expedientes que fueron abiertos en un trayecto de casi dos años por vecinos y organizaciones civiles. Dichos expedientes exponían, cada uno y en momentos distintos, las muchas irregularidades en las evaluaciones del impacto ambiental y social, en su diseño de trazo, agresión a los derechos humanos, amedrentar a la población. Esto solo por mencionar algunos.

La CDHDF realizó la investigación en solicitud de documentos pertinentes a todas las instituciones involucradas en el proyecto, realizó entrevistas a los afectados y recopiló evidencia fotográfica teniendo como hipótesis;

Autoridades del Gobierno del Distrito Federal omitieron proporcionar información suficiente, clara y oportuna sobre la obra pública denominada *Supervía Poniente*, así como dar a las y los peticionarios la oportunidad de participar, conforme a la Ley de Participación Ciudadana y la Ley Ambiental, ambas del Distrito Federal, en la decisión de llevar a cabo dicho proyecto.

Autoridades del Gobierno del Distrito Federal no motivaron adecuadamente ni se apegaron a la normativa aplicable en lo tocante a la obra pública denominada *Supervía Poniente*. Aunado a lo anterior, diversas reformas legales, así como decretos y declaratorias se expidieron con el fin de hacer posible el proyecto previamente planteado.

La decisión de llevar a cabo la obra pública denominada *Supervía Poniente* adolece de estudios suficientes sobre impacto en medio ambiente y en agua, entre otros rubros y por tanto no se garantiza que dicha obra sea acorde con el respeto a los derechos humanos a un medio ambiente sano, al agua y a la vivienda.

Así, la CDHDF llegó a las siguientes conclusiones;

“Al Jefe de Gobierno del Distrito Federal

Primero. Ordene la suspensión de la obra denominada Supervía Poniente hasta que se lleve a cabo una consulta pública, a fin de garantizar una participación amplia y plural en la que

se recojan y consideren las preocupaciones, opiniones y propuestas de las personas afectadas por la obra, principalmente de las y los peticionarios de la presente Recomendación, y se valoren distintas alternativas de movilidad sustentable en el sur-poniente de la Ciudad de México.

Segundo. Con la finalidad de que las personas tengan elementos de juicio para la consulta pública, el Gobierno del Distrito Federal deberá contar con las evaluaciones y valoraciones adecuadas y suficientes, las cuales implican que:

a) Se elabore un diagnóstico sobre necesidades de movilidad de personas que refleje las prioridades sustantivas de las y los habitantes y transeúntes de la zona sur-poniente de la Ciudad de México.

b) Una vez que se tenga dicho diagnóstico, se valoren alternativas de movilidad sustentable de acuerdo con los resultados del mismo;

c) Cualquier proyecto de movilidad que se genere deberá contar con una Manifestación de Impacto Ambiental completa, elaborada y evaluada de acuerdo con la Ley Ambiental del Distrito Federal a la luz de los estándares internacionales más altos en la materia y el Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Tercero. Se garantice la transparencia en los procedimientos que se generen en el cumplimiento del Primero y Segundo puntos recomendatorios. Asimismo, conforme a su deber de hacer efectivo el goce del derecho a la información, implemente un mecanismo de orientación a la ciudadanía, permanente y sencillo, para que pueda acceder a la información pública que debe estar disponible, así como a los servicios, trámites y programas gubernamentales relacionados con sus derechos. Cuarto. Se modifique el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo, de manera tal que se armonice con la Ley Ambiental del Distrito Federal, en particular lo referente a la obligatoriedad de la consulta pública en las evaluaciones de Manifestaciones de Impacto Ambiental en su modalidad Específica (artículo 50).

Quinto. En coordinación con esta Comisión se lleve a cabo un proceso de capacitación sobre derechos humanos en materia de medio ambiente a mandos medios y superiores de las autoridades señaladas en la presente Recomendación.

Sexto. Que en un término menor a treinta días naturales, se emita un boletín de prensa en el que, con la finalidad de evitar la estigmatización de las personas que se oponen al proyecto de la Supervía Poniente, se reconozca que ejercen el derecho legítimo a defender sus derechos.

Al Jefe Delegacional en La Magdalena Contreras

Séptimo. Diseñe y establezca mecanismos adecuados y suficientes para que, por un lado, asegure que la Delegación dé máxima publicidad a la información pública, conforme a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal y, por otro lado, implemente un mecanismo de orientación para las y los habitantes de esa demarcación, permanente y sencillo, para que puedan acceder a la información pública que debe estar disponible, así como a los servicios, trámites y programas gubernamentales relacionados con sus derechos.

Al Jefe de Gobierno del Distrito Federal y al Jefe Delegacional en La Magdalena Contreras

Octavo. Giren instrucciones para que de forma coordinada se realice un diagnóstico sobre las necesidades de atención psicológica, médica, familiar y jurídica de las y los habitantes de la Delegación La Magdalena Contreras que hayan sido afectadas a causa de los hechos 59Exp. CDHDF/III/122/AO/10/D4636 y acumulados documentados en la presente Recomendación, y para que se les ofrezca y brinde dicha atención de manera gratuita.

Noveno. En un término que no exceda de tres meses a partir de la fecha de aceptación de esta Recomendación, se coordinen para diseñar e implementar un programa tendiente a reconstruir el tejido social en la colonia La Malinche, en virtud de los conflictos ocurridos en el contexto de la Supervía Poniente, que incluya, por lo menos, acciones de mejoramiento urbano que restituyan condiciones de entorno digno a la zona (obras para áreas verdes, espacios culturales y recreativos, etc.).”⁶¹

⁶¹ Recomendación 1/2011 emitida por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2011.

Previo a la respuesta, la CDHDF llamó al mandatario local a aceptar completamente la recomendación, mientras que vecinos de Santa Fe criticaron al organismo por los términos en que hizo la solicitud.

El ahora exjefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, aceptó ocho de los puntos de la recomendación, incluida la consulta a la ciudadanía, pero rechazó parar la obra bajo el argumento de que había procesos jurídicos de por medio, como la expropiación, la indemnización de predios y la adjudicación de la obra. La consulta pública sobre la construcción de la *Supervía*, misma que será “amplia y plural” con la participación de todos los capitalinos, pero dejó bien en claro que no parará la construcción de la misma.

En el documento que el gobierno capitalino entregó a la CDHDF, aseguró que la aceptación es parcial, ya que está de acuerdo con todos los puntos, excepto el que pide la suspensión de la obra.

Dijo que la consulta ciudadana no se hará sólo para saber las preocupaciones, opiniones y propuestas de los afectados, sino con toda la sociedad pues, dijo, que “es nuestra obligación considerar las de otros sectores de la sociedad que se ven beneficiados”.⁶²

Agregó que “el gobierno del Distrito Federal realizará una consulta amplia y plural respecto de la obra en cuestión en los términos de la Ley de Participación Ciudadana”. Además, se realizarán foros y se generarán espacios para atender las inquietudes de los capitalinos.

El GDF reiteró en no parar la obra pues implicaría perder certeza jurídica e incumplir obligaciones contraídas conforme al marco jurídico vigente. Pues se tendrían que dejar sin efecto la autorización condicionada de impacto ambiental y revocar el título de concesión a la empresa constructora sin causa legal, además de incurrir en responsabilidad y provocar graves perjuicios a terceros y a la sociedad.

La autoridad argumentó que ya hubo actos consumados como la expropiación de predios, el pago de las indemnizaciones, así como la toma y demolición de los mismos.

⁶² Visitar <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/105176.html>

Sobre la valoración de distintas alternativas de movilidad sustentable en la zona, el GDF dijo que ya se hicieron y que por ello se informó que operará un servicio de transporte de pasajeros, en congruencia con los contenidos del Plan Verde de la Ciudad de México y el Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2008-2012.

El GDF comentó que garantizará la transparencia en los procedimientos relacionados con la consulta y que se implementarán mecanismos para que la gente tenga acceso a la información disponible, los servicios, trámites y programas gubernamentales sobre derecho a la información.

Ebrard aceptó también que los mandos medios y superiores a los cuales se dirigió la CDHDF reciban capacitación en materia de derechos humanos y que en un plazo de 30 días emitirá un boletín para evitar la estigmatización de personas que se oponen al proyecto.

Por último, aseguró que, en coordinación con las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, ya se han hecho y se seguirán haciendo trabajos de atención al mejoramiento de la zona y sus habitantes.

Así, el GDF, astutamente, dio la vuelta a las peticiones de la ciudadanía amparadas por el organismo autónomo, que pretendían sustancialmente en la estabilidad de las condiciones de vida de la población. A pesar de que la recomendación fue aceptada parcialmente, la CDHDF consideró inútil la iniciativa del GDF para la consulta pública ya que, si no se suspende la obra no tiene lugar la consulta. También la CDHDF destacó que los puntos segundo, tercero y cuarto de la recomendación referidos a la consulta pública tampoco son aceptados ya que son adyacentes a la cancelación de la obra. Hasta el momento, ya terminada la obra, no se registraron avances sustantivos en los puntos que aceptaron las delegaciones, así como el GDF.

5. LA ESPECULACIÓN DE LA TIERRA

“La periferia de la Ciudad de México protagoniza los procesos urbanos de los últimos años, actualmente aloja a más del 90% de la población total”⁶³. “Desde fines del milenio anterior, la

⁶³Sorbino, Jaime”Zonas Metropolitanas en México en 200. Conformación territorial y movilidad de la población ocupada”, Estudios Demográficos y Urbanos, El colegio de México, DF, 2003, pp.461-50

ciudad se volvió policéntrica y perdió población en su área central, pero su crecimiento no se detiene, el modelo actual apunta a la conformación de una ciudad región (Región Centro de México), cuya expansión excéntrica y urbanización difusa⁶⁴ integra territorios lejanos y de carácter ambiguo entre lo rural y lo urbano. La dotación de vivienda urbana sigue siendo una tarea pendiente, el mercado inmobiliario ha sido entregado al capital privado, el Estado anuló las políticas habitacionales y ha facilitado el acceso a créditos, con lo que abrió paso a la especulación inmobiliaria. El acceso a la vivienda, como todas las garantías sociales de antaño, se ha hundido en un modelo neoliberal que abarca casi plenamente al Estado Mexicano. Por ejemplo, Ixtapaluca, que se encuentra ubicado en la periferia oriente de la Ciudad de México, es uno de los municipios conurbados más afectados por la especulación que comenzó a fines de 1990. Desde entonces se han construido diversos megaproyectos de vivienda ubicados en las zonas más lejanas de la ciudad.

Este modelo de producción en masa de vivienda para las clases populares representa ventajas a las empresas constructoras privadas: la ubicación de los complejos en zonas agrícolas suburbanas abaratan el valor del suelo, a la vez, el mercado de destino y la nula regulación estatal posibilita el uso de materiales de construcción de baja calidad; los proyectos son una inversión garantizada. Los beneficios no son así para los compradores, las unidades habitacionales son la única opción de acceder a un espacio propio, a un patrimonio familiar. Las estrategias de venta enmascaran una ilusión: el mito de la casa propia, tema de profunda importancia cultural en México, una “trampa” perfecta para la clase baja que intenta ascender y para la media que intenta consolidar su patrimonio.

5.1.La Zona Sur-Poniente y sus Beneficios

El desarrollo urbano que ha revitalizado la zona que hoy conocemos inició en los años 90's del siglo XX, con Santa Fe por ejemplo en la alcaldía de Cuajimalpa, ahora a punto de cumplir 30 años, vivir en la zona sur-poniente significa establecerse en un área con accesibilidad y

⁶⁴ Delgadp, J. (Coordinador) “La organización difusa de la Ciudad de México. Otras miradas sobre el espacio antiguo.” Colección Geográfica para el siglo XXI, serie, libros de investigación, núm 2, Instituto de Geografía, UNAM, México, 2006p.

conectividad tanto para transporte privado como público, estar en contacto con la naturaleza y con las necesidades escolares, laborales y de salud al alcance de la mano.

La Autopista México-Toluca, la Calzada Desierto de los Leones, Avenida Montes de las Cruces, Avenida Arteaga y Salazar, Avenida Jesús del Monte, avenida de las Torres, de las Águilas y por supuesto la Supervía Poniente son solo algunas de las vías de entrada y salida principales con que cuenta dicha zona.

Los gobiernos capitalino, mexiquense y federal se han preocupado por dotar a la zona de una buena conectividad en transporte público, así, la próxima inauguración del Tren Interurbano de Pasajeros México-Toluca no sólo representa una de las obras de infraestructura vial y de transporte más importantes en los últimos años sino también una forma de hacer más eficaz y rápida el sistema con que se conectan las principales zonas de CDMX, incluyendo Cuajimalpa, y el Estado de México.

La oferta laboral se centra en Santa Fe, y aquí es donde toma protagonismo total pues a lo largo y ancho de esta área urbana se ha establecido uno de los corredores corporativos y comerciales más importantes no sólo de CDMX, del país entero. Empresas transnacionales de todos los giros, modernos centros comerciales se ubican aquí y requieren de manera constante personal, ya que constantemente se encuentran en expansión.

La oferta habitacional es sumamente diversa y para todos los gustos, lo mismo se pueden encontrar departamentos de lujo en los modernos desarrollos inmobiliarios de Santa Fe y sus alrededores que incluyen amenidades como roof-garden, salón de eventos, seguridad y gimnasio, *barrios* un poco más privados cuyas casas enamoran a las familias que buscan vivir un poco alejadas del vaivén diario que una metrópolis como CDMX experimenta en cada instante, así como también pueblos originarios como San Bartolo Ameyalco, Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango, San Pedro Cuajimalpa ofrecen predios y casas habitación a precios más asequibles pero contando con los goces de la cercanía del bosque y con lo que podríamos llamar identidad barrial.

Parte del atractivo está en la manera en que se conjuga la tradición y la modernidad en todos los aspectos posibles, siendo uno de los principales el momento de ir de compras pues si uno vive en el “Capulín” o en Santa Fe lo mismo puede ir a un moderno centro comercial que aloja tiendas de prestigio internacional que ir a un mercado como el de San Pedro Cuajimalpa o el Mercado de San Mateo Tlaltenango, o un tradicional tianguis en avenida de las Torres o en Santa Rosa, que ofrece otro tipo de bienes como ropa usada y hace de hacer el mandados sea menos tedioso.



Ilustración 13 contraste de la zonas populares con proyectos inmobiliarios de lujo.

5.2. Viajes desviados

Existen experiencias que señalan un fenómeno paradójico: más vías rápidas incentivan un uso mayor del automóvil particular⁶⁶ y más contaminación.

En primer lugar, se genera el fenómeno de tráfico desviado. Construir una nueva vialidad permite a un automovilista desviar su viaje por distintas rutas, tiempos y destinos. Esto no

⁶⁶ Litman,2001

necesariamente distribuye el tráfico uniformemente ni desaparece los congestionamientos. Una infraestructura vial mal planeada sólo traslada el problema de congestionamiento de un punto a otro, al igual que la contaminación generada. En otros casos, se genera la llamada paradoja de Braess,⁶⁷ la cual indica que al añadir nueva capacidad se incrementan los tiempos de traslado, pues los conductores tienden a elegir la nueva ruta al parecer más conveniente. En otras palabras, se crean cuellos de botella donde antes no existían, situación con alta probabilidad de suceder en Luis Cabrera y el entronque con Periférico y en las salidas de la llamada *Autopista Urbana*.

La Paradoja de Braess; demostró con un ejemplo simple, cómo al agregar más vías en una red de tráfico, se puede llegar a empeorar el desempeño de todos los usuarios. La red clásica para mostrar esta paradoja se presenta en la ilustración 1. Los arcos rojos representan autopistas de gran capacidad, mientras que las líneas amarillas representan vías de baja capacidad y el número de líneas representa el origen-destino. Al añadir una vía entre los puntos X y Y, los tiempos de todos los usuarios empeoran sustancialmente (ilustración 2). Esto constituye una paradoja en la medida en que se espera que al realizar una inversión en vías, los tiempos de los usuarios disminuyan, no que aumenten. Aunque este es un caso teórico, se han podido encontrar algunos ejemplos de la vida real, no solo en redes de transporte, sino también en otro tipo de redes como el tráfico de datos.

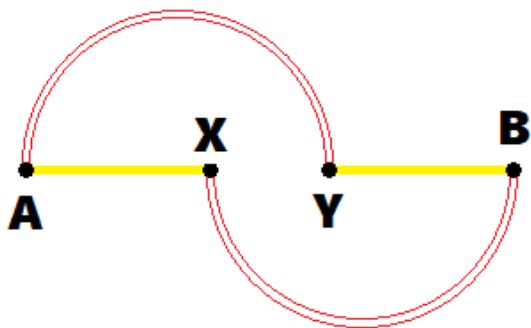


Ilustración 1

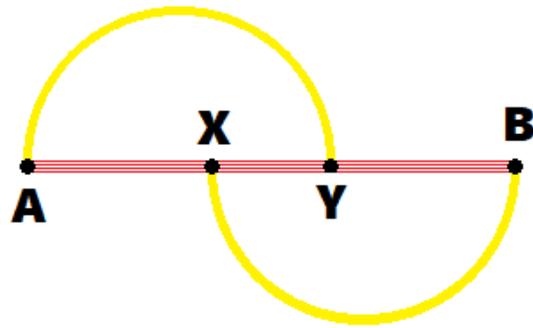


Ilustración 2

⁶⁷ Dicta que al agregar mayor capacidad a una red, cuando las entidades por ella escogen la ruta de forma egoísta, puede en algunos casos reducir el desempeño de toda la red. La paradoja fue presentada en 1968 por el matemático alemán Dietrich Braess. El trabajo original de Braess mostraba una situación paradójica, en lo que constituye de una vía adicional (inversión de capital), llevaba a que, con la misma demanda de tráfico los tiempos de viaje para todos los usuarios de la red aumentarían.

Ahora bien, también existe la posibilidad de incremento de las distancias recorridas, lo que elimina en el mediano y largo plazo cualquier ganancia de reducción de emisiones contaminantes por congestionamientos viales debido a un mayor consumo de gasolina. Esto también es producto de las malas decisiones espaciales, pues se impulsan desarrollos urbanos cada vez más lejanos de los puntos centrales de la ciudad, lo que incrementa los costos sociales y de servicios públicos, con cargo a todos los aquellos que pagamos impuestos pero que usamos más el transporte público que el privado, donde las inversiones han sido deficientes a pesar de que se beneficia a un mayor número de personas.

5.3. Tráfico inducido

En segundo lugar, el fenómeno de tráfico inducido será el que eliminará cualquier ventaja. Una nueva vialidad rápida incentiva el uso del automóvil, al crear nueva oferta de infraestructura para su uso, por tres razones: primero; se generan nuevos viajes en automóvil que antes no existían por el simple hecho de unir dos poblaciones antes inconexas; segundo, puede existir un cambio de modo de transporte hacia un uso más intensivo del automóvil particular si el transporte público presenta un servicio de mala calidad en la nueva ruta; tercero, y más importante, se incentivan nuevos desarrollos inmobiliarios en las zonas beneficiadas por la nueva infraestructura vial, lo que crea un mayor tráfico derivado de la nueva población y la atraída por motivos de negocios y servicios para la nueva población.

En el caso de Santa Fe, el fenómeno de tráfico inducido y sus tres motivaciones, se verán exacerbadas por la naturaleza misma de este lugar. Santa Fe se ha impulsado como un nuevo polo urbano de desarrollo enfocado a oficinas corporativas del más alto nivel así como a desarrollos habitacionales para los segmentos de altos ingresos de la población.⁶⁹ Zona que además carece de opciones de transporte público masivo. En este sentido, la población que habita este lugar tiene como opción principal de movilidad el automóvil particular. Si a ellos se les ofrece una mayor infraestructura para sus automóviles, es muy probable que los usen pues el beneficio se ha

⁶⁹Valenzuela 2007

un lugar inadecuado para cualquier desarrollo urbano, un ex basurero, localizado en las laderas de una sierra montañosa, alejado de la infraestructura de la ciudad (agua, drenaje, luz, etc.) y con un limitado acceso, tanto en vialidades como en transporte público. El desarrollo de esta zona ha funcionado por un tiempo, construyéndose la mayor parte de la infraestructura necesaria para su funcionamiento y generando un crecimiento inmobiliario importante. Esto se ha traducido en un flujo de viajes significativo, el cual dado las características de la zona y la falta de transporte público adecuado, resulta en enormes congestionamientos viales en las principales vías de comunicación con la ciudad. Esta situación es sin duda un factor de riesgo para el valor inmobiliario de la zona. Solucionarlo y darle accesibilidad, garantizará que no sólo no se pierda el valor de la zona, sino que se valore aún más alto y pueda continuar desarrollándose. Si esto sucede se incrementará el número de desarrollos comerciales y habitacionales, lo que aumentará rápidamente la población y por ende, el número de automóviles particulares circulando a esta zona.

5.6.1 Otras consideraciones: vía de cuota y/o transporte público.

Existen dos argumentos sobre esta infraestructura vial que parecería reducir los efectos negativos anteriores, pero que en realidad se sobreestiman.

Por una parte, la *Supervía* al ser de cuota creará incentivos para no ser usada por todos los automovilistas y ayudará a controlar los congestionamientos viales, sirviendo como una especie de *cargo al congestionamiento* (cobro que se realiza a los automovilistas por circular en áreas congestionadas, con el fin de desincentivar su paso por estas áreas). Esta idea es imprecisa, pues hay una gran diferencia entre incentivos económicos para controlar el congestionamiento vial y el peaje para recuperar inversión. El peaje de una carretera de cuota está diseñado para maximizar los beneficios de la infraestructura construida, al absorber la mayor cantidad de vehículos que pase por ella y monopolizar una ruta de transporte con flujos crecientes de automotores en el tiempo. Ninguna compañía construiría una carretera de cuota que pretenda mantener el flujo de vehículos a la baja o estable en el tiempo, porque no recuperaría la inversión en el horizonte de la concesión. Así, el objetivo del peaje no es controlar el tráfico vehicular como lo haría un cargo por

congestionamiento, por el contrario, es beneficiarse lo máximo del mismo y de un parque vehicular creciente (debido al tráfico inducido). Por lo tanto, la idea de que una nueva autopista o tramo carretero de cuota tendría la tendencia a disminuir el tránsito vehicular, va en contra de la ganancia misma del que toma la concesión. El beneficio económico de construir la infraestructura es que la cantidad de vehículos se incremente.

Los incentivos económicos para controlar el congestionamiento van dirigidos a reducir el número de vehículos que circulan por hora en una determinada vía pre-existente, no en una vialidad nueva. Un ejemplo es Londres, donde se cobra una tarifa por circular por sus calles, mejor conocida como cargo por congestionamiento. La implementación de este cargo ha reducido el tráfico e incrementado el uso del transporte público, pues está diseñado para reducir el número de vehículos en las calles al imponer un alto precio por circular y no está dirigida a maximizar ganancias. En caso contrario, el cargo sería lo suficientemente bajo para permitir que todos los coches circularan y obtener algo de ellos (no hay inversión previa en infraestructura por lo que recaudaría mucho el gobierno londinense, pero ha preferido priorizar en elevar la calidad de vida de su ciudadanía).

Por otra parte, para que las personas decidan dejar de usar su automóvil se requiere que exista un transporte público eficiente que sirva de sustituto. En el caso de la *Supervía*, se propone la creación de rutas de RTP exprés que circularían por dicha vialidad y en la autopista urbana, conectando Santa Fe con Luis Cabrera, Xochimilco y El Caminero. Estas rutas no parecen ser una alternativa real por las siguientes razones: primero, una llegaría a Luis Cabrera, un punto con poca conexión con el resto del sistema de transporte público de la ciudad; segundo, al correr sobre una vialidad contenida, tendrá pocos puntos para abordarla, en los extremos de la autopista urbana y en los cruces con Las Torres y Las Águilas, por lo que resultaría impráctica para muchos usuarios; tercero, las rutas planeadas se encuentran desarticuladas de las redes masivas de transporte, como el metro, haciendo a estas rutas aisladas para la mayor parte de los usuarios (con excepción de la que va al Caminero, aunque esta es un punto alejado de la red de transporte público); cuarto, nunca existió un estudio de movilidad que sustente tales rutas de transporte público, por lo que inclusive puede resultar en un fracaso, a pesar de parecer deseables.

En suma, el peaje de la *Supervía* y las rutas de RTP propuestas para circular sobre la misma, carecen de sustento para suponer que pueden servir de contrapeso a los fenómenos de tráfico inducido y desviado.

5.6.2 Comentarios finales

La supervía, así como la autopista urbana, pretenden solucionar el congestionamiento vial mediante la creación de una mayor superficie de rodamiento. Si esto sucede, sólo será una solución de corto plazo, ya que, en el mediano y largo plazo, se incentivará un mayor uso del automóvil particular. Contraviniendo la primera intención de reducir el tránsito vehicular. Aunque en un primer momento parezca atractiva la idea de la inversión pública en infraestructura, ésta tiene varios puntos en contra que no han sido discutidos públicamente, ni a nivel de la población del Distrito Federal, ni de los inmediatos afectados. Así, en estas condiciones, la decisión resulta arbitraria, sin estudios que midan los distintos tipos de impacto, desde el ambiental, hasta el social y el económico. Las decisiones de los proyectos de infraestructura parecen estar guiadas por decisiones políticas entre los altos cargos y ciertos grupos empresariales. Finalmente, cabe señalar que la *Supervía* analizada desde un punto de movilidad carece de los argumentos suficientes para implementarse, ya que todo indica que generaría el efecto contrario al deseado. Aún más, existen argumentos puramente ambientales (tala de 20 mil árboles y construcción sobre zonas de recarga de agua del subsuelo del DF) y de participación ciudadana, democracia y derechos humanos (inexistencia de planeación participativa y expropiaciones sobre sectores vulnerables sin negociación alguna o planes de reubicación), que hacen aún más cuestionable la construcción de esta vialidad, mostrando que no es una solución real de movilidad para la Ciudad de México. Por otro lado, los argumentos dados por los gobiernos son de un tendencioso carácter jurídico. La lucha ciudadana es difícil ante estos argumentos, ya sea porque las asignaciones del proyecto han sido completadas, a pesar de que las personas involucradas tienen dudosos intereses encontrados entre su labor como burócratas, servidores públicos y como dueños y, no, amigos de empresas constructoras. Es un hecho que No hay argumento jurídico que pueda ejercer un equilibrio entre la autoridad y la ciudadanía afectada. Finalmente, al no existir un verdadero argumento de mejora

en la movilidad, al no existir tampoco los estudios necesarios ni adecuados para la elaboración de los proyectos, da la impresión general de que no existen una razón convincente ni real para la elaboración del proyecto de la supervía sino meramente las ganas de la burocracia, a decisiones políticas y no a decisiones que ayuden a una mejor movilidad de la población. Como punto final parece que la más sensata solución no es incentivar el uso del automóvil, sino su reducción y mejorando el transporte público. Ambos con un mayor impacto en la población beneficiada y con un menor gasto de inversión.

Conclusiones

Sobre la Línea Dorada del Metro

Es cierto que el orgullo de Marcelo Ebrard durante su gestión de gobierno fue la obra de la línea 12 del Metro a la que le agregó el *plus* del color dorado; se empeñó en hacer y terminar en las fechas que le parecieran convenientes para su “proyecto político” que pasaba por hacerse de una plataforma que lo disparara hacia la candidatura a la presidencia de México en 2018.

La Línea 12 del Metro no es singular por transitar en un tramo elevado en la Ciudad de México, pero sí la única que ha requerido su cierre parcial para que se obtenga un diagnóstico que permita solventar fallas o correcciones. La Línea 4, que corre de Martín Carrera a Santa Anita, fue construida en 1981 y tuvo una ampliación en 1982. De sus diez estaciones sólo dos son superficiales y el resto elevadas. Esta última condición la mantiene la Línea 9 (Tacubaya-Pantitlán) en cuatro estaciones y la Línea B (Ciudad Azteca-Buenavista), en el mismo número de estaciones. Estos ramales fueron erigidos entre 1987 y 1988, y 1999 y 2000, respectivamente. Es decir, durante décadas de operación de vías elevadas no se han presentado problemas con la obra civil.

Manuel del Moral académico del Departamento de Ingeniería de la Universidad Iberoamericana (UIA) señaló durante los primeros meses de cierre, que la elección de construir un tramo de la Línea 12 como un viaducto elevado no tiene relación alguna con las fallas que mantuvo cerradas 11 de sus 20 estaciones.⁷⁰

⁷⁰ Visitar <http://www.exelcior.com.mx/comunidad/2014/03/31/951245>

El especialista dijo que el fallo radica fundamentalmente en el diseño del trazo, que fue elaborado conforme a las especificaciones que presentó el Proyecto Metro del Distrito Federal (PMDF) bajo la dirección que en ese momento se encontraba a Enrique Horcasitas.

El gran problema no es si el tramo es elevado o no. Es una decisión de índole de diseño que tiene que ver probablemente con la mecánica de suelos de la zona. Lo que termina sucediendo es que la mecánica de suelos es un elemento que en la Ciudad de México es particularmente complejo. Esto hace muy difícil tomar decisiones con un suelo tan complejo como el de la Ciudad. No estoy convencido de que sea un tema de tramos elevados sino que el problema de la Línea 12 está fundamentado con el tipo de diseño y con que no se respetó el diseño original, es decir, se acortaron los tiempos de construcción para que lograra cuadrar con la fecha de entrega de la obra.

Por otro lado, se ha especulado que la modificación del trazo, que derivó en la construcción de curvas complejas para la operación regular de los trenes obedece a que el Gobierno del Distrito Federal, optó por evitar un proceso expropiatorio que afectara a los predios ubicados sobre la avenida Tláhuac que contaban con suelos mejor preparados para resistir la obra. El GDF redujo por mucho los tiempos de expropiación y, sobre todo, lidiar con los muchos problemas que presentarían los vecinos afectados por este trazo.

Es necesario decir que no se trata de un problema de ingeniería porque eso está resuelto el desarrollo tecnológico ha permitido que la mecánica de suelos blandos de la Ciudad de México ya no sea un problema para la construcción de grandes estructuras. La construcción no tiene un problema desde el punto de vista de la ingeniería, la construcción es correcta; el problema es el diseño del trazo, la evasión de los problemas sociales, de enfrentarse a una sociedad inconforme con las decisiones gubernamentales, una sociedad que no está convencida de que las decisiones tomadas desde el gobierno le sean beneficiosas.

A pesar de que las once estaciones que fueron cerradas por presentar fallas en el sistema de rieles se encuentran en un viaducto elevado y la terminal Mixcoac en un túnel, en ambas zonas el STC detectó los problemas en vías. No hay una afectación porque sea elevado o no; hay una afectación porque es una zona de curvatura muy compleja que está asociada con el diseño de vía. Una pequeña metáfora del problema; crear una vía que esquivara los problemas sociales resultó ser más caro y atrajo más problemas.

Sobre la *Supervia* y el Despojo Progresivo

El ajuste del predial a valor comercial de las propiedades, autorizado por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal para el año 2014, provocó que muchos de los dueños malbarataran sus viviendas favoreciendo a los grandes desarrolladores, quienes incrementarán sus ganancias con la *sobrepreciación* del piso una vez que tenga servicios y construcciones de alto valor. Esta medida está pasando por encima de los planes parciales delegacionales y busca sentar las bases para que las inmobiliarias compren espacios a buen precio para desarrollos habitacionales de alta plusvalía.

Este es un proceso por el cual se desposeerá a la gente de sus casas, el objetivo es construir vivienda y el cartel inmobiliario lo que necesita es comprar terrenos lo más baratos posibles, porque en el momento en que se empiecen a ofertar con el predial tan alto, la gente va a tener que *rematarlas*. El cálculo del impuesto predial ahora será conforme al valor comercial y no al catastral, la materia prima perfecta para organizar un espectacular banquete inmobiliario.

Cabe recordar que el Gobierno del Distrito Federal se comprometió a subsidiar al 100 por ciento la diferencia que resulte del cálculo entre el valor catastral y el comercial y continuará así hasta que se inicie la modernización del catastro en la ciudad, en un par de años.

Pero, por ejemplo; en una casa en Torres de Potrero de 200 metros cuadrados, a lo mejor en este momento están cobrando 6 mil pesos de predial, cuando apliquen el costo comercial quizá lo pueden subir a 60 mil y esa cantidad ya no la pueden pagar; es cuando se verán obligados a venderlas, y las inmobiliarias estarán como aves de rapiña ante el animal caído.

Fuentes

Aguirre Ribero, José Antonio. "La Economía Política de las Banquetas", Nexos. México DF, 1 de Agosto 2000.

Castro Martínez, Pedro (coordinador), "La Modernidad Inconclusa: Visiones desde el presente mexicano" UAM Iztapalapa, 1996.

Cernea, Michael M. "El Análisis de Riesgos y el Modelo de Riesgos y Reconstrucción en la Relocalización de Poblaciones". Asian Development Bank, 2007.

Cernea, Michael M., Financing for Development: "Benefit-Sharing Mechanisms in Population Resettlement" en A. Oliver-Smith (Ed.), Development and Dispossession: The crisis of Forced Displacement and Resettlement (School for Advanced Research Advanced Seminar),(pp. 49-76), Santa Fe, New Mexico, School for Advanced Research Press, 2009

Chávez Becerril, Karla J, "La participación ciudadana en las elecciones vecinales y de pueblos originarios" UACM Cuauhtépec-UAM Iztapalapa, Delegación La Magdalena Contreras, 2010

Delgadp, J. (Coordinador) "La organización difusa de la Ciudad de México. Otras miradas sobre el espacio antiguo." Colección Geográfica para el siglo XXI, serie, libros de investigación, núm 2, Instituto de Geografía, UNAM, México, 2006p.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. 12-11-2008 pag 4-13

Gaceta oficial del Distrito Federal 11-12-2009 pag. 4-34

Gaceta oficial del Distrito Federal 20-04-2010 pag 3-28

Lara, Paul. "Las constructoras violaron contratos; Debieron garantizar seguridad en Línea 12" Exterior, México DF, 13 de marzo del 2014

Los machetes de la Globalización.

Ley de expropiación, reforma publicada DDF 27-01-2012

Oliver-Smith,Anthony (Eds.),"Introduction: Development-Forced Displacement and Resettlement: A global Human Rights Crisis" en Development and Dispossession: The crisis of Forced Displacement and Resettlement (School for Advanced Research Advanced Seminar),(pp. 3-24), Santa Fe, New Mexico, School for Advanced Research Press, 2009.

Perló Cohen, Manuel (compilador)"La Modernización de las Ciudades en México" UNAM. 1990.

Recomendación 1/2011 emitida por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2011.

Scudder, Thayer. "Resettlement Theory and the Kariba Case: An Anthropology of Resettlement" en A. Oliver-Smith (Ed.), *Development and Dispossession: The crisis of Forced Displacement and Resettlement* (School for Advanced Research Advanced Seminar),(pp. 25-48), Santa Fe, New Mexico, School for Advanced Research Press, 2009

Sorbino, Jaime "Zonas Metropolitanas en México en 200. Conformación territorial y movilidad de la población ocupada", *Estudios Demográficos y Urbanos*, El Colegio de México, DF, 2003, pp.461-50

Vanderbilt Tom, *Trafico, porque el carril de al lado siempre avanza más rápido y otros misterios de la carretera*, Debate

Fuentes de la Web

www.earthgonomic.com/biblioteca/2007_Consulta_VerdeDF.pdf

www.expoknews.com/consulta-verde-sin-validez-ni-confiabilidad-como-instrumento-de-investigacion/

www.pa.gob.mx/noticias/2002/junio/020602.htm#RETIENEN%20A%205%20TRABAJADORES

www.jornada.com.mx/2002/07/23/007n1pol.php?origen=politica.html

www.infodf.org.mx/pdfs/resoluciones/recur13/130213/V.P.RR.SIP.1999-2012.pdf

http://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2010i/Grupos/Gasto_Federalizado/2010_1148a.pdf

www.proyectometro.df.gob.mx/pdf/PMDf-14-F-XXVII/CONTRAT-LP001-09.pdf

www.imagenradio.com.mx/constructoras-violaron-contratos-linea-12-metro

www.inegi.gob.mx

www.ohlconcesiones.com/html/espanol/mexico.html

www.trasparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/concesion.pdf

www.lajoradaguerrero.com.mx/2011/07/12/index.phpsection=politica&article=003n1p

<https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/105176.html>

www.exelcior.com.mx/comunidad/2014/03/31/951245

www.monicatapia.org

Título de concesión vía urbana de peaje:

<https://drive.google.com/file/d/0B5TmKMAWPvSbMGE2ZTFkZjMtMDkxZi00N2RjLTkzZjMtNmY2ZDk2YWUyNTI4/view>

Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores al Sur-Poniente de la Ciudad de México,
Manifestación de impacto ambiental modalidad específica:

<https://drive.google.com/file/d/0Bxbz8VLD7yFkZDIyYjE0ZDctMDY4OC00YTc2LWJhNjUtMWJiMWEiMWEzMzY2/view>

Anexos

Cronología de la Supervía Poniente

Mónica Tapia

Fuente www.monicatapia.org

6 agosto 2008 – Carta de Subsecretario Hernández Llamas y Jorge de los Santos, Funcionarios del GDF a Vecinos sobre consulta de la Supervía.

22 julio 2009 – Decreto que declara a la Barranca de Tarango como Área de Valor Ambiental (22 julio 2009).

Octubre 2009 – Comienzan solicitudes de acceso a la información sobre la Supervía.

11 diciembre 2009 – Declaratoria de Necesidad para la creación de una Vía de Comunicación Urbana de Peaje.

11 diciembre 2009 – Acta de Constitución Controladora Vía Rápida Poetas.

6 abril 2010 – Título de Concesión de Supervía.

6 abril 2010 – Comienzan expropiaciones de predios en La Malinche, Magdalena Contreras y Álvaro Obregón.

14 abril 2010 – Organizaciones como el ITDP y El Poder del Consumidor se pronuncian contra Segundos Pisos y Supervía.

17 abril 2010 – Se presenta el primer amparo y bajo el expediente 605/2010 a principios de mayo 201 es admitido por el Juzgado 10 de distrito en materia administrativa del D.F.

20 abril 2010 – Decreto que declara a La Loma como zona de conservación ecológica.

Abril y mayo 2010 – Continúan solicitudes de acceso a la información sobre la Supervía y algunos meses después se presentan los primeros recursos de revisión que se declaran improcedentes.

11 mayo 2010 – Diputados locales y vecinos solicitan la cancelación de la Supervía al Jefe de Gobierno.

19 mayo 2010 – Foro Inter-disciplinario sobre Supervía, Facultad de Arquitectura, UNAM.

31 mayo 2010 – Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de SIGEA-Controladora Vía Rápida Poetas presentados ante la Secretaria de Medio Ambiente del DF.

1 junio 2010 – Se solicita una consulta pública ante la Secretaria de Medio Ambiente del DF para analizar los impactos negativos de la Supervía.

8 junio 2010 – A pesar de la negativa de la consulta pública, se entrega a la Secretaria de Medio Ambiente del DF Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) elaboradas por científicos de UNAM, UAM y Centro Mario Molina.

14 y 17 junio 2010 – Se presenta denuncia popular ante PAOT-2010-0575-SPA-318 y acumuladas.

30 junio 2010 – Amparo 605/2010 se amplía al Título de Concesión.

9 julio 2010 – Autorización de Impacto Ambiental de la Secretaria de Medio Ambiente del DF.

15 julio 2010 – Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito niega suspensión de oficio del amparo 605/2010 y ordena al Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal ampliar demanda de amparo contra la autorización de construir túneles por debajo de La Loma, contenida en el decreto que la declara zona de conservación ecológica XX

26 julio 2010 – Se detiene maquinaria porque no se cuentan los permisos correspondientes y comienza el Plantón en La Malinche, bajo las peticiones de: 1) Cese al hostigamiento y terror psicológico por parte de las autoridades; 2) Cumplimiento de las medidas precautorias para los habitantes de la colonia y para sus predios dictadas por la CDHDF; 3) Respeto a nuestro derecho a la participación, a la vivienda, a la salud, al medio ambiente, a la vida digna, entre otros; 4) Entendemos que los predios expropiados pertenecen al GDF, pero exigimos no iniciar trabajo alguno en ellos hasta en tanto no se hayan concluido los procesos de los diversos amparos interpuestos en tribunales, no se haya realizado y aprobado una nueva Manifestación de Impacto Ambiental que asuma cada una de las observaciones realizadas por la PAOT y la comunidad de Especialistas; 5) Requerimos saber qué instancia tiene bajo su tutoría a estos predios, cuál se hace responsable de los trabajos realizados en ellos, así como ver cada uno de los permisos correspondientes.

26 julio 2010 – Foro “No a las Supervías”, coalición de organizaciones ambientales, vecinos y urbanistas.

1 agosto 2010 – Cadena de manos y corazones por la Ciudad.

6 agosto 2010 – Carta de “Bicitekas” a Marcelo Ebrard para suspender la Supervía.

8 agosto 2010 – Organizaciones declaran que “La Supervía no cumple con los estándares del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal ni con la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad”.

23 agosto 2010 – Se solicita ante el Tribunal Contencioso y Administrativo del DF (TCADF) un juicio de nulidad de la Autorización de Impacto Ambiental emitido por la Secretaria de Medio Ambiente por no haber realizado la consulta solicitada. Esta solicitud se admite como 43103/2010, promovida por vecinos y la organización Greenpeace XXX

23 agosto 2010 – Se solicita ante el TCADF un juicio de nulidad del Título Concesión otorgado por el GDF XXX

30 agosto – 6 y 13 septiembre 2010 – La Supervía a debate: Mitos y Realidades sobre Movilidad Urbana, Derechos Humanos, Legalidad y Medio Ambiente en CDHD;

Participaron: Dr. Belisario Hernández Romo, Consultor experto en ingeniería de tránsito, Ing. Jorge Jiménez Alcaraz, Comité Panamericano de Desarrollo Urbano y Patrimonio Histórico de la UPADI, Dr. Jorge Legorreta, UNAM; Lic. Luis Miguel Cano, LITIGA Organización de Litigio Estratégico, Lic. Alfonso García, Centro D.H. Fray Francisco de Vitoria, Lic. Simón Hernández León, Centro D.H. Miguel Agustín Pro Juárez; Dra. Mónica González Contró, Instituto Investigaciones Jurídicas, UNAM, Dr. Rodrigo Gutiérrez, Instituto Investigaciones Jurídicas, UNAM, Dra. Catalina Pérez Correa, Instituto Investigaciones Jurídicas, UNAM; Mtro. Pedro Álvarez Icaza, Comisión Nacional para la Biodiversidad (CONABIO), Dr. José Luis Lezama, El Colegio de México; Dra. Ana Mendoza, Instituto de Ecología, UNAM, Dra. María de Jesús Ordoñez, CRIM, UNAM y Dr. Luis Zambrano, Instituto de Biología, UNAM. Moderó: Salvador Camarena, José Merino y Miguel Bárcena. Twitter: Andrés Lajous, Jesús Robles Maloof y Daniel Gershenson.

10 octubre 2010 – 10/10/10 Fiesta global de soluciones al cambio climático 360*, con “Bicitekas” y otros ciclistas.

20 y 31 octubre 2010 – Intentos de desalojo por agitadores y granaderos del Plantón 26 de julio en La Malinche;

Se exige: 1) Que se respeten las medidas cautelares decretadas por la Comisión de Derechos Humanos del DF desde Julio del 2010; 2) Que se informe sobre el cumplimiento de las 60 observaciones realizadas por la PAOT a la Manifestación de Impacto Ambiental presentada por la concesionaria; 3) Que presenten el dictamen técnico que se comprometió a realizar Protección Civil desde el 5 de octubre del 2010; 4) Que el Gobierno central y la empresa concesionaria suspendan toda actividad y provocación en la “Zona Cero de desastre” y el plantón permanente de La Malinche, hasta en tanto no cumplan con los aspectos y requisitos técnicos que señala la Ley General de Obras Públicas y el Reglamento de Construcción del Distrito Federal y hasta que se resuelvan los amparos interpuestos. Medios de comunicación y 3a Visitaduría de la CDHDF acompaña al plantón previniendo represión. Granaderos se instalan en La Loma, tomando los predios expropiados.

21 octubre 2010 – Organizaciones y defensores de derechos humanos rechazan uso de la fuerza pública del GDF.

3 noviembre 2010 – El Frente Amplio contra la Supervía entrega las Conclusiones y Recomendaciones de los Foros Públicos en la CDHDF, junto con una carta pública a los ciudadanos de la Ciudad de México.

15 noviembre 2010 – Ante la Cumbre Climática Mundial de Alcaldes (CCLIMA), organizaciones de la sociedad civil solicitan al jefe de Gobierno, congruencia ante su liderazgo que en materia internacional y no desviarse del modelo de ciudad sustentable que ofreció.

25 noviembre 2010 – Se forma la Comisión Civil de Acompañamiento por Marcela Lagarde, Miguel Ángel Granados Chapa, Miguel Concha Malo, Luis Arriaga Valenzuela, Daniel Cazes Menache y Manuel Fuentes Muñiz para acompañar y colaborar en el proceso de diálogo con el Jefe de Gobierno

14 diciembre 2010 – 34 diputados federales, pertenecientes al PRD, PAN, PRI, PT y Convergencia llaman al Jefe de Gobierno para que abra espacio a un diálogo real, respetuoso y público

1 enero 2011 – granaderos y funcionarios del GDF encabezados por Jesús Lucatero y Fernando Aboitiz intentan –sin conseguirlo– desalojar el Plantón 26 de julio en la Malinche.

20 enero 2011 – La Comisión de Derechos Humanos del DF (CDHDF) emite su recomendación 1/2011 por las violaciones de derechos humanos del GDF en el diseño y la construcción de la Supervía.

20 enero 2011 – Organizaciones de la Sociedad Civil respaldan recomendación de la CDHDF.

30 enero 2011 – Más de 100 intelectuales y artistas solicitan al GDF que cumpla la recomendación de la CDHDF.

15 febrero 2011 – GDF rechaza la recomendación de la CDHDF sobre una consulta pública y suspensión de la Supervía, y sólo acepta cuatro puntos; organizaciones de la sociedad civil rechazan su postura. Unas semanas después, el Presidente de la CDHDF solicita que la Asamblea Legislativa del DF haga comparecer al Jefe de Gobierno por no cumplir esta recomendación. José Woldenberg, Consejero de la CDHDF.

23 febrero y 2 de mayo 2011 – El Frente Amplio denuncia ante el Embajador de España a empresa OHL por violación de derechos humanos y su código de ética.

10 marzo 2011 – El Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa, de Primer Circuito niega el amparo de la suspensión de la construcción de la Supervía.

20 marzo 2011 – Denuncia popular ante PROFEPA por falta de Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para el cambio de uso de suelo forestal de la Supervía.

21 marzo 2011 – Construcción de la #wikibanqueta en el Puente de los Poetas, construido por COPRI.

3 y 6 abril 2011 – Celebración del Primer Aniversario del Movimiento contra la Supervía

5 abril 2011 – Suspensión temporal de la Supervía por PROFEPA.

3 mayo 2011 – SIGEA-Controladora Vía Rápida Poetas (OHL-COPRI) presenta Manifestación de Impacto Ambiental ante Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

27 mayo 2011 – Supervía solicita permisos de CONAGUA.

7 junio 2011 – El Poder del Consumidor realiza un recorrido con especialistas que consideran “factible y oportuno” cancelar la Supervía.

6 junio 2011 – Inicia Fonoacción para que SEMARNAT no otorgue la autorización de cambio de uso de suelo forestal hasta que se inicie una consulta pública sobre el proyecto y los impactos negativos de la Supervía.

24 junio 2011 – Muere un peatón Abraham Nava Martínez, vecino de La Magdalena Contreras, al caer en un hoyo de 20 metros de profundidad por faltas en protección civil de Supervía en Periférico y Luis Cabrera. La Procuraduría General de Justicia del D. F. (PGJDF) se apresuró a exculpar a la empresa; luego se concluyó que el lugar no estaba debidamente protegido.

27 junio 2011 – Segunda #wikibanqueta en Luis Cabrera, después de que se recortaran árboles y banqueta.

29 junio 2011 – Aprobación de la MIA por SEMANAT por lo que PROFEPA levanta clausura impuesta a puntos forestales de zona federal que se encuentran entre Lomas de Tarango y Luis Cabrera.

19 julio 2011 – El Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) como agente estructurador, Banobras y Banorte otorgan un crédito de por \$4,000 millones de pesos a OHL y COPRI (Controladora Vía Rápida Poetas). Los recursos de este Fonadin provienen de los “sobrepresos del petróleo”.

27 julio 2011 – El Poder del Consumidor dirige una carta al Consejo de Administración de Deutsche Bank cuestionando el abandono de sus principios de responsabilidad social corporativa, protección al medio ambiente y respeto de derechos humanos, al vincularse a OHL y la Supervía como entidad financiera.

2 septiembre 2011 – Decreto que deroga el Decreto de la Barranca de Tarango por los inmuebles que se indican.

3 noviembre 2011 – Senado solicita al Jefe de Gobierno para que acepte la recomendación 1/2011 emitida por la CDHDF en todos sus términos.

5 diciembre 2011 – Primera Sala del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal (TCADF) declaró nulo la Autorización Ambiental de la Supervía, debido a que no realizó la consulta pública estipulada en el artículo 50 de la Ley Ambiental del DF (juicio No. I-43103/2010). Se reconoce el interés legítimo de la organizaciones para representar causas públicas.

13 y 28 diciembre 2011 y 9 enero 2012 – Jefe de Gobierno presenta ante Comisiones de Gobierno y Administración de Justicia de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) candidatos para ocupar vacantes de cuatro magistraturas del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal (TCADF), dos de ellas para la Sala Superior. Dos de ellos tienen conflictos de intereses (Francisco Ríos Zertuche) y otros dos, no cumplen con el perfil requerido. Se solicita a diputados de ambas comisiones que rechacen estos candidatos y emitan una nueva convocatoria.

21 diciembre 2011 – Frente Amplio contra Supervía envía carta a Andrés Manuel López Obrador, candidato presidencial, para que se pronuncie de una vez y de manera coherente y definitiva contra la Supervía (lo cual no hace) y que no solo voltee a ver a la Magdalena Contreras en época electoral.

20 enero 2012 – La CDHDF dirige medidas precautorias a autoridades capitalinas para abstenerse de realizar acciones que pongan en grave peligro el medio ambiente por la Supervía; da plazo de 48 horas para que envíen informe al respecto y está pendiente del llamado que la ALDF hará a los funcionarios que no hayan aceptado las recomendaciones o lo hayan hecho de manera parcial.

23 enero 2012 – A un año de la recomendación de la CDHDF, la Comisión Civil de Acompañamiento solicita al Presidente de la Comisión de Derechos Humanos en la ALDF, David Razú Aznar, que llame a comparecer al Jefe de Gobierno respecto de su negativa a cumplir esta recomendación.

30 enero 2012 – Comienza la desaparición y “empaquetamiento” de esculturas de la “Ruta de la Amistad 1968” por construcción del segundo piso de Periférico.

3 febrero 2012 – Irrumpe escándalo de Emelia Hernández Rojas, potencial candidata a Delegada por Magdalena Contreras del PRD, y unas semanas después, Leticia Rojas (entonces cercana a René Bejarano) es electa candidata del PRD para la delegación.

20 febrero 2012 – Se integran Sergio Cobo, Rodrigo Gutiérrez, Luis Zambrano, Margarita Pérez Negrete y Cristina Sánchez Mejorada a la Comisión Civil de Acompañamiento.

23 de marzo 2012 – Muere el trabajador Clemente Sánchez Sánchez en el túnel de la Supervía. Los accidentes bajo OHL son frecuentes pues en julio 2011 habían caído tres “ballenas” del Segundo Piso en Ejército Nacional y el 7 de marzo 2012 cuatro trabajadores son heridos por un

derrumbe en la excavación del túnel. Se señala también que el túnel 5 no cumple con los estándares mínimos de seguridad para los usuarios.

27 marzo 2012 – El Juzgado 10° de Distrito en Materia Administrativa dictó sentencia en el juicio de amparo indirecto 605/2010, interpuesto por vecinas del Frente Amplio contra la Supervía, quienes habiendo solicitado una consulta pública a la SEMARNAT para la evaluación de impacto ambiental del uso de suelo forestal, no obtuvieron una justificación motivada y fundada.

19 abril – 17 mayo 2012 – *Flesh and Concrete*, exposición organizada por Jaya Brekke y Julio Salazar sobre diversas imaginaciones futuras de la ciudad, los movimientos que se han originado en resistencia hasta las visiones de modernidad y progreso que la Supervía demanda.

28 abril 2012- Bicitikas organiza “Rodando por una ciudad más amigable. Reflexiones en dos ruedas, menos concreto, más carne y hueso”.

5 mayo 2012 – Caminata en honor a Janes Jacob (Jane’s Walk) por primera vez organizada en la Ciudad de México, recorre el Paseo CriCri, el barrio de San Jerónimo Aculco y sube por el Segundo Piso para visitar la exposición de Flesh and Concrete.

junio 2012 – Se amplía amparo (992/2012) por construcción de un nuevo tramo de Supervía por 2 kilómetros de Luis Cabrera.

2 junio 2012 – Se recolectan firmas para solicitar que la Casa Popular no se convierta en Centro de Transferencia de la Ruta de transporte público a Santa Fe y se solicita no se destruya la Glorieta de las Quinceañeras.

4 junio 2012 – Muere Guadalupe Aurelia Rodríguez Cruz, cuando cae de un puente peatonal “provisional” y sin las medidas mínimas de seguridad por la irresponsabilidad de ICA y OHL en la construcción del Segundo Piso de Periférico y Luis Cabrera.

2 julio 2012 – Elección de delegado, diputados locales, diputados federales, Senadores, Jefe de Gobierno y Presidente de la República.

6 julio 2012 – Segundo Picnic en el Rio Magdalena, Glorieta de las Quinceañeras, junto con otras 8 Ciudades de la República y el Rio de La Piedad en la Ciudad de México señalar la destrucción del medio ambiente y el deterioro de la calidad de vida en nuestras ciudades.

24-26 julio 2012 – Programa de actividades del Segundo Aniversario del Plantón 26 de Julio en La Malinche.

29 julio 2012 – Defensa de la Glorieta de las Quinceañeras, donde vecinos (un profesor investigador de la UNAM, una líder de sociedad civil, un estudiante de preparatoria y una líder de grupos ciclistas, junto con otros vecinos pacíficos) fueron reprimidos y golpeados por granaderos.

2 agosto 2012 – Organizaciones y ciudadanos rechazan uso de la fuerza contra opositores de Supervía.

28 agosto 2012 – Explota depósito de químicos de la Supervía y los desechos van a parar al drenaje.

4 septiembre 2012 – Se presenta denuncia penal ante la Procuraduría General de Justicia del DF (PGJDF) por abuso de autoridad con ejercicio de violencia física, y se abre indagatoria FSP/B/2123/12-09) en la Fiscalía de Responsabilidad de Servidores Públicos.

25 septiembre 2012 – Se presentan ante el Juzgado Cívico denuncian sobre daños a casas y calles de la construcción de la Supervía; OHL, COPRI y GDF atienden de manera arbitraria estas denuncias.

22 octubre 2012 – El Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa sobresee el juicio de amparo 605/2010, sin entrar al fondo del asunto ni analizar las diversas violaciones a los derechos humanos.

11 noviembre 2012 – Granaderos desalojan e incendian el Plantón pacífico “26 de Julio” en La Malinche, con la presencia de patrullas y policía judiciales.

2012 – Queja ante la Corte InterAmericana de Derechos Humanos.

21 abril 2013 – Evelyn Barreto, vecina de Loma de Guadalupe y de 59 años de edad, es detenida por agentes de PGJDF, acusada de robo de tres vallas con valor de \$300 por OHL-COPRI-ATCO, e ingresada al Reclusorio femenino.

29 julio 2013 – Se acusa a las autoridades abandonar investigación sobre denuncia de abuso de autoridad FSP/B/2123/12-09) sobre represión en Glorieta de las Quinceañeras.

Agosto 2013 – Se solicita que la Magistrada Presidenta, Yasmín Esquivel Mossa se excuse por conflicto de interés de conocer el asunto de la Supervía I-43103/2010 y expedientes acumulados 242/2012 y 244/2012 sobre juicio de nulidad de la Primera Sala por su vínculo matrimonial con uno de los desarrolladores José María Riobó Martín, cuya empresa participa en la asesoría en materia hidráulica.

28 agosto 2013 – La Sala Superior del TCADF –bajo la presión de su Presidenta Yazmin Esquivel y varios magistrados cercanos a su jubilación– revocó el fallo por la Primera Sala que declaraba la autorización de Evaluación de Impacto Ambiental de la Supervía.

13 diciembre 2013 – Durante el segundo informe de la Presidenta del TCADF, el Frente Amplio contra Supervía Poniente exige que el Tribunal retome su verdadera vocación a favor de Ciudadanía, denunciando nombramientos irregulares de nuevos magistrados, que Ley Orgánica que rige el Tribunal no es la que la ALDF aprobó y que con evidente conflicto de interés por ser esposa de constructor de Supervía, ella avaló revocar fallo ejemplar de su Primera Sala.

LEY DE PREVENCIÓN DEL DESPLAZAMIENTO FORZADO Y SOBRE LOS DERECHOS DE LA POBLACIÓN DESPLAZADA

En noviembre de 2010, un grupo de profesionales integrantes de ONGs, académicos experimentados y abogados fueron convocados como expertos independientes por la Oficina de Naciones Unidas para la Droga y el Delito (UNODC por sus siglas en inglés), para conjuntamente confeccionar un anteproyecto de Ley sobre Desplazamientos Forzosos Internos para el Estado de Chiapas, en el marco de un Programa Interagencial de Naciones Unidas para desplazados internos en el ámbito local. Se redactó dicho anteproyecto durante una serie de cinco reuniones en San Cristóbal y la Ciudad de México donde hubo propuestas y debates fructíferos entre los especialistas de la academia y la sociedad civil y los consultores de Naciones Unidas, a los que se sumaron aportaciones valiosas del ACNUR desde su sede en Ginebra.

El documento a continuación fue solicitado a la ONU por la oficina del Gobernador del Estado para ser presentado a la comisión respectiva del Poder Legislativo de Chiapas, en el mes de mayo de 2011 una vez reiniciado el período legislativo. El 13 de mayo dicha propuesta de ley fue presentada a la Consejería Jurídica del ejecutivo estatal para ser turnada a los diputados del Poder Legislativo de Chiapas, con el fin de enriquecer la propuesta que habría presentado el Gobernador del Estado al Congreso local, el 10 de marzo pasado.

La propuesta de ley elaborada por este grupo contempla los estándares internacionales de derechos humanos en la materia, recupera antecedentes legislativos de otras latitudes y considera la experiencia en la atención y acompañamiento a la población desplazada, particularmente indígena, en el Estado de Chiapas en los últimos 16 años.

Participantes:

Nombre	Institución
Fidel López	Consultor externo de UNODC
Ricardo Reynoso	Instituto Mora
Diana Delgadillo	Instituto Mora
Magdalena Ávila	Instituto Mora
Juan Carlos Domínguez	Instituto Mora
Margarita Santoyo	UNAM
José Arellano	UNAM
Scott Robinson	UAM-Iztapalapa
Jorge Mercado	UAM-Azcapotzalco
David Chacón	UAM-Azcapotzalco
Alejandro Santiago	UAM-Azcapotzalco
Araceli Burguete	CIESAS-Chiapas
Carolina Rivera	CIESAS-Chiapas
Michael Chamberlain	Iniciativas para la Identidad y la Inclusión AC
Ramon Martínez Coria	Foro para el Desarrollo Sustentable
Marcos Arana	Consultor para Naciones Unidas
Oscar Torrens	PNUD

Amparo Barrera	UNODC
Hans Hartmark	ACNUR

LEY DE PREVENCIÓN DEL DESPLAZAMIENTO FORZADO Y SOBRE LOS DERECHOS DE LA POBLACIÓN DESPLAZADA

CAPÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Las disposiciones de esta ley son de orden público y de observancia general en el Estado de Chiapas.

Artículo 2. La presente ley tiene por objeto:

I. Establecer las bases para la prevención de los desplazamientos internos forzados de personas en la entidad;

II. Garantizar la asistencia humanitaria de las personas desplazadas forzadamente durante su desplazamiento;

III. Garantizar la estabilización socioeconómica, psicológica y cultural de las personas desplazadas forzadamente, en su retorno a su lugar de origen o en su reasentamiento en lugar distinto a éste.

IV. Atender las necesidades propias de las poblaciones indígenas desplazadas forzadamente, con el respeto a su dignidad, a sus derechos humanos, a su individualidad y colectividad cultural, a sus usos, costumbres y formas de organización social, a sus recursos y a los vínculos que mantienen con sus tierras y territorios ancestrales.

V. Atender de manera diferencial a los diversos grupos de población que presenten necesidades especiales y aquéllos que puedan verse marginados, incluyendo mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos en plenitud y discapacitados desplazados forzadamente, con base en sus necesidades y vulnerabilidades particulares.

Artículo 3. Toda persona tiene derecho a que se respeten sus garantías individuales y sus derechos humanos. El desplazamiento arbitrario de personas constituye una violación grave de sus derechos fundamentales, que puede llegar a tener consecuencias irreparables. En consecuencia, el Estado tiene la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para evitar el desplazamiento arbitrario.

Artículo 4. Se entiende por desplazado interno forzado a la persona o grupo de personas que ha tenido que abandonar, huir o escapar de su lugar de origen, vivienda, hogar, lugar de residencia habitual o de actividades económicas habituales, por circunstancias en contra de su voluntad, que no ha cruzado una frontera internacional y que se halle en el territorio del Estado de Chiapas.

Entre las causas que provocan el desplazamiento interno forzado se encuentran las siguientes:

- I. Causas por conflicto armado;
- II. Causas por violencia generalizada;
- III. Causas por violación de derechos humanos o derecho internacional humanitario;
- IV. Causas por delincuencia organizada;
- V. Causas por conflicto social, ocasionado por creencias religiosas, por origen étnico o nacional, por identificación política, por opiniones, o cualquier otra que tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.
- VI. Causas por discriminación e intolerancia motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la orientación sexual y la diversidad de género, el estado civil, o cualquier otra que atente en contra de la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;
- VII. Causas por disputas por tierras y/o recursos naturales;
- VIII. Causas por la ejecución inadecuada de proyectos de desarrollo que provoquen violaciones a los derechos humanos;
- IX. Causas por desastres o contingencias socio-ambientales.

Artículo 5. Los desplazados internos forzados disfrutan de los mismos derechos y libertades que el derecho internacional y que el derecho interno reconocen a los demás habitantes del Estado de Chiapas. En consecuencia, tienen los siguientes derechos:

- I. A gozar de todos los derechos humanos consagrados en los tratados internacionales reconocidos por México;
- II. A gozar de condiciones de vida adecuadas, incluida alimentación adecuada, agua potable y saneamiento, alojamiento básico y vivienda, salud, educación, empleo y seguridad social;
- III. A solicitar y recibir ayuda humanitaria de la comunidad internacional;
- IV. A ser protegidos de la discriminación por su condición de desplazamiento o por razones de origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, la orientación sexual y la diversidad de género, el estado civil, o cualquier otra que atente en contra de la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y las libertades de las personas;

V. A beneficiarse del derecho de reunificación familiar, de conocer el destino y paradero de familiares desaparecidos y de protección de la vida familiar;

VI. A que les sea reparado el daño material, moral, psicológico y cultural provocado con motivo del desplazamiento forzado;

VII. A que les sea restituida o emitida la documentación legal que acredite su personalidad jurídica, cuando así fuere necesario;

VIII. A la protección contra la privación arbitraria de sus propiedades o posesiones, contra el daño u ocupación de las mismas de modo contrario a la ley y a la restitución o compensación de sus derechos vulnerados en materia de tierras, vivienda y propiedad;

IX. A la consulta y participación adecuadas en todos los aspectos y decisiones que les afecten, y a recibir información que les permita tomar decisiones voluntarias e informadas sobre su futuro;

X. A acceder a soluciones duraderas que les garanticen la superación de sus necesidades de protección y asistencia generadas por el desplazamiento y el disfrute de sus derechos humanos sin discriminación ligada al desplazamiento y que incluyan las condiciones y medios suficientes para su auto sostenimiento digno, en condiciones semejantes de vida previa al desplazamiento;

XI. A regresar a su lugar de origen o de residencia habitual, del que fueran desplazados, cuando así sea su decisión;

XII. A la libertad de movimientos y de escoger el lugar de residencia, incluyendo el derecho a buscar protección en otras partes del país o fuera de él, a solicitar asilo en otro país y a ser protegido en contra del retorno o asentamiento forzado, en particular a lugares donde su vida, seguridad, libertad y salud puedan verse amenazadas, sin más restricciones que las previstas en la ley;

XIII. A ser protegido de toda agresión que atente contra su vida o su integridad física o emocional;

XIV. A presumir su condición de desplazado interno forzado y, sin mayor requisito, recibir la atención y protección inmediata, al momento del desplazamiento, por parte del Estado de Chiapas, en los términos dispuestos por esta ley.

Queda en el Gobierno del Estado de Chiapas la carga de la prueba en contrario sobre la condición de desplazado interno forzado. La resolución que desacredite la condición de desplazado interno forzado constará de un dictamen por escrito, que en todo caso será público y recurrible ante un órgano jurisdiccional;

XV. A no volver a ser desplazado, una vez que haya cesado esta condición en términos de esta ley.
Artículo 6. Es responsabilidad del Estado de Chiapas adoptar las medidas y formular las políticas para la prevención del desplazamiento forzado, así como para la atención, protección,

consolidación y estabilización de las condiciones sociales, económicas, culturales y psicológicas de las personas desplazadas.

Tendrá el deber, asimismo, de restituirles en su dignidad y en el ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

CAPÍTULO II - DEL SISTEMA ESTATAL PARA LA ATENCIÓN INTEGRAL DE LA POBLACIÓN DESPLAZADA

Artículo 7. Se crea el Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, que cumplirá con los siguientes propósitos: I. Diseñar e instrumentar un mecanismo para la documentación, el diagnóstico y el levantamiento sistemático de datos sobre el fenómeno del desplazamiento interno forzado de personas en la entidad, tanto en las zonas de expulsión, como en las zonas de recepción, incluyendo el número, lugar y condición de los desplazados forzados y otras personas afectadas por el desplazamiento; II. Diseñar e instrumentar las medidas que sean necesarias para prevenir desplazamientos internos forzados de personas, así como aquéllas que permitan resolver las causas que les dieron origen; III. Prestar asistencia humanitaria a las personas desplazadas forzosamente durante su desplazamiento, así como establecer los mecanismos y proveer los medios para lograr el retorno voluntario a su lugar de origen o su reasentamiento en lugar distinto a éste, y la consecución de soluciones duraderas a su situación;

IV. Garantizar asistencia legal a la población desplazada forzosamente para investigar los hechos que hubieren causado el desplazamiento interno forzado y sancionar a los responsables de éstos, cuando así proceda, y en general asegurar el acceso a la justicia y a mecanismos de restitución de derechos a la población desplazada. El Estado de Chiapas emprenderá de oficio, o a petición de parte interesada, las investigaciones de los hechos punibles que hubieren ocasionado el desplazamiento y que hubieren ocurrido en el marco del mismo, cometidos por servidores públicos y/o por particulares;

V. Establecer mecanismos adecuados de coordinación de los esfuerzos de las dependencias y entidades públicas del gobierno del Estado de Chiapas para cumplir con los objetivos establecidos en esta ley, particularmente los dispuestos en su artículo 1, así como para hacer eficaces los derechos de los que gozan las personas desplazadas forzosamente, reconocidos en el artículo 4 de la misma;

VI. Integrar los esfuerzos de los sectores público y privado, así como de la sociedad civil organizada, para lograr los propósitos dispuestos en esta ley;

VII. Coordinar el desarrollo de actividades con los Gobiernos Municipales del Estado de Chiapas, con el Gobierno Federal y con Organismos Internacionales para el cumplimiento de esta ley;

VIII. Tomar las medidas necesarias para facilitar el trabajo de las organizaciones humanitarias nacionales e internacionales y garantizar a las mismas el acceso de las personas desplazadas;

IX. Diseñar e instrumentar un programa de sensibilización y formación de servidores públicos sobre la naturaleza del desplazamiento forzado, las necesidades y derechos de las personas desplazadas y las obligaciones de las autoridades públicas;

X. Administrar los recursos económicos, técnicos y materiales que sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.

Los recursos que demande la acción gubernamental se constituirán de la siguiente forma:

a. Con el presupuesto específico que asigne el Gobierno del Estado de Chiapas para la atención de la población desplazada forzadamente;

b. Con las donaciones en dinero y en especie que reciba el Gobierno del Estado de Chiapas, sea de particulares, de otras entidades federativas de la República Mexicana o del Gobierno Federal, destinadas para la atención de la población desplazada;

c. Con donaciones provenientes de la comunidad internacional o de la sociedad civil organizada para la atención de la población desplazada;

d. Con recursos económicos adquiridos mediante gestiones financieras que permitan una atención eficaz y oportuna a la población desplazada;

e. Con los demás bienes, derechos y recursos adjudicados, adquiridos o que adquiera bajo cualquier título legal el Gobierno del Estado de Chiapas, destinados para la atención de la población desplazada.

XI. Establecer Unidades Administrativas Regionales para la atención al fenómeno del desplazamiento interno forzado de personas. Las Unidades Administrativas Regionales serán responsables de las siguientes tareas:

a. Generar eficientemente información veraz sobre contingencias que puedan ocasionar desplazamientos internos forzados de personas;

b. Tomar, de oficio o a petición de parte, medidas para prevenir el desplazamiento interno forzado de acuerdo con su naturaleza;

c. Aplicar las medidas de atención a la población desplazada en los términos dispuestos por esta ley;

XII. Crear el Registro de la Población Desplazada Forzadamente, que permitirá reconocer a las personas en esta condición, en los términos dispuestos por esta ley, así como sus características y necesidades;

XIII. Elaborar e instrumentar el Plan Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada Forzadamente, que permita el logro de los objetivos planteados, detallando las responsabilidades concretas de las dependencias y entidades públicas del Estado de Chiapas miembros del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada y las acciones que deberán llevar a cabo para el cumplimiento integral de esta ley con base en los diagnósticos dispuestos en su artículo 7, fracción I y considerando como criterio fundamental las necesidades, derechos e intereses legítimos de la población desplazada;

XIV. Dotar al Plan Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada Forzadamente de los recursos necesarios para su adecuado cumplimiento;

XV. Establecer planes de contingencia adecuados para futuras eventualidades de desplazamiento forzado;

XVI. Garantizar que los planes de desarrollo estatal y municipales respondan adecuadamente a las necesidades especiales de la población desplazada; XVII. Las demás que deriven de esta ley, su Reglamento o que se acuerden en el seno del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada.

Artículo 8. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada estará conformado por las dependencias y entidades públicas del Gobierno del Estado de Chiapas que tengan competencia y responsabilidad para atender el fenómeno del desplazamiento interno forzado en la entidad, atendiendo a su naturaleza. Propondrá el marco de coordinación al que se ajustará el despliegue de acciones a cargo de sus instituciones integrantes. Contará con un Presidente, que lo será el Secretario General de Gobierno, y con un Secretario Técnico que lo será el Secretario de Hacienda del Estado.

Artículo 9. El Gobierno del Estado de Chiapas, a través de su Secretario General de Gobierno, es responsable de la puesta en marcha y adecuado funcionamiento y coordinación del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada y de la elaboración, coordinación de la ejecución y seguimiento del Plan Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada Forzadamente.

Artículo 10. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada elaborará informes semestrales sobre la magnitud y tendencias que presenta el desplazamiento interno forzado de personas en la entidad. La información se clasificará de acuerdo con las regiones en que se presente el fenómeno y la naturaleza del desplazamiento de que se trate. Reportará, a su vez, sobre el cumplimiento del Plan Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada Forzadamente y sobre el impacto de las políticas y las medidas contenidas en el mismo, para el restablecimiento de los derechos de la población desplazada y la consecución de soluciones duraderas a su situación.

Artículo 11. Las dependencias y entidades públicas del Gobierno de Chiapas que constituyan el Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada adoptarán las directrices que

les permita atender eficiente, eficaz y oportunamente a la población desplazada, teniendo en cuenta adecuadamente sus necesidades, derechos e intereses legítimos y con base en las políticas instrumentadas por el Sistema Estatal.

Artículo 12. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada solicitará la colaboración de dependencias y entidades del Gobierno Federal, teniendo en cuenta que su esfera de competencia esté relacionada con la naturaleza del desplazamiento interno forzado que se atienda.

CAPÍTULO III - DEL COMITÉ INTERINSTITUCIONAL E INTERSECTORIAL PARA LA ATENCIÓN INTEGRAL DE LA POBLACIÓN DESPLAZADA

Artículo 13. Se crea el Comité Interinstitucional e Intersectorial para la Atención Integral de la Población Desplazada, como órgano consultivo y asesor del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada. El Comité Interinstitucional e Intersectorial para la Atención Integral de la Población Desplazada tendrá las siguientes funciones:

I. Evaluar las políticas y las medidas desarrolladas por el Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, verificando que éstas se ajusten a los propósitos dispuestos por esta ley:

II. Recomendar la instrumentación de políticas y medidas que garanticen una atención plena e integral a la población desplazada forzadamente;

III. Supervisar el ejercicio del presupuesto asignado al Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada.

IV. Las demás que deriven de esta ley, su Reglamento o que se acuerden en el seno del Comité Interinstitucional e Intersectorial para la Atención Integral de la Población Desplazada.

Artículo 14. El Comité Interinstitucional e Intersectorial para la Atención Integral de la Población Desplazada se integrará con los siguientes actores:

I. Gobiernos Municipales del Estado de Chiapas;

II. El Organismo Público de Protección a los Derechos Humanos en el Estado de Chiapas;

III. Representantes de personas desplazadas forzadamente en la entidad;

IV. Organizaciones de la Sociedad Civil Organizada, cuyas actividades se relacionen con la atención a personas desplazadas forzadamente; V. Instituciones Académicas especializadas en áreas de conocimiento relacionadas con la atención integral al fenómeno del desplazamiento interno forzado de personas;

VI. Organismos Internacionales cuyo mandato permita atender el fenómeno del desplazamiento interno forzado.

Artículo 15. El Comité Interinstitucional e Intersectorial para la Atención Integral de la Población Desplazada será presidido por el Organismo Público de Protección a los Derechos Humanos en el Estado de Chiapas y contará con una Secretaría Técnica a cargo de un representante de las organizaciones de la Sociedad Civil Organizada que participen en el mismo.

CAPÍTULO IV - DE LA PREVENCIÓN DEL DESPLAZAMIENTO INTERNO

Artículo 16. El Gobierno del Estado de Chiapas, a través del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, adoptará, entre otras, las siguientes medidas para prevenir el desplazamiento interno forzado de personas:

I. Orientar a las comunidades que puedan verse afectadas por un hecho de desplazamiento, en la solución del mismo por vías legales e institucionales;

II. Proponer mecanismos alternativos de solución de conflictos;

III. Promover actos ciudadanos y comunitarios que generen una convivencia social pacífica;

IV. Ejecutar con estricto apego a derecho la acción de la fuerza pública contra factores de violencia;

V. Fortalecer el desarrollo integral y sostenible de las regiones económicas del Estado de Chiapas;

VI. Desarrollar medidas que permitan colmar necesidades insatisfechas de la comunidad, que puedan generar desplazamientos forzados de personas, e instrumentar, en coordinación con el Gobierno Federal y Gobiernos Municipales de la entidad, acciones que generen condiciones sociales y económicas que garanticen una vida digna de las personas;

VII. Difundir, en los términos dispuestos por el artículo 17 de esta ley, toda la información pertinente relacionada con proyectos de desarrollo que provocarán desplazamientos de personas, a las comunidades afectadas directamente por dichos proyectos y a las comunidades colindantes a éstos.

VIII. Impulsar la constitución de grupos de trabajo para la prevención y anticipación de los riesgos que puedan generar desplazamientos internos forzados;

IX. Instrumentar un Programa de Difusión de las Garantías Individuales consagradas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de los Derechos Humanos y del Derecho Internacional Humanitario.

Artículo 17. Cuando sea posible preveer el desplazamiento interno forzado, el Gobierno del Estado de Chiapas, por conducto del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, asumirá las siguientes medidas:

I. Proporcionará a la población afectada, información veraz y completa:

- a. Sobre las causas y razones que dan origen al desplazamiento;
- b. Sobre los procedimientos que se asumirán para llevar a cabo el desplazamiento;
- c. Sobre la zona del reasentamiento de la población desplazada; y
- d. Sobre la indemnización que les será otorgada por virtud de los perjuicios materiales que el desplazamiento origine.

II. Obtendrá el consentimiento libre e informado de la población afectada para el desplazamiento. En tratándose de comunidades indígenas, para su consentimiento libre e informado deberán atenderse sus necesidades culturales y de organización específicas, en los términos dispuestos por la fracción IV del artículo 1 de esta ley.

III. Involucrará a las personas afectadas por el desplazamiento, especialmente a mujeres y particularmente a mujeres jefas de familia, en la planeación y gestión de su reasentamiento;

CAPÍTULO V - DE LA ATENCIÓN HUMANITARIA DE EMERGENCIA

Artículo 18. Una vez que se produzca el desplazamiento interno forzado de personas, cualquiera que sea su naturaleza, el Gobierno del Estado de Chiapas, por conducto del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, tomará medidas inmediatas que garanticen la atención humanitaria de emergencia, con la finalidad de socorrer, asistir y proteger a la población desplazada, mediante la atención eficaz de sus necesidades de seguridad, alimentación, educación, atención para la salud física y mental, transporte de emergencia y vivienda digna. Para la instrumentación de las medidas de atención humanitaria de emergencia, el Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, atenderá las necesidades específicas que se deriven de la condición de género, etaria, cultural o de discapacidad de la población desplazada.

Artículo 19. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada garantizará las condiciones para el acompañamiento a la población desplazada, atendiendo a sus necesidades y vulnerabilidades específicas, tanto de dependencias y entidades públicas nacionales, de carácter federal, estatal y municipal, como de organismos internacionales y de la sociedad civil organizada.

Artículo 20. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada deberá salvaguardar, asimismo, la protección de los Derechos Humanos de la población desplazada y el cumplimiento de las normas del Derecho Internacional Humanitario en su beneficio.

Artículo 21. En todos los casos de desplazamientos, las autoridades competentes garantizarán el libre paso de la ayuda humanitaria.

Artículo 22. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada deberá tomar las medidas necesarias para proteger los bienes patrimoniales de las personas desplazadas hasta en tanto persista su condición de desplazamiento.

El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada tendrá la obligación de asistir a la población desplazada para recuperar las propiedades que hubiere abandonado, o de las que hubiere sido despojada, con motivo del desplazamiento.

Artículo 23. El Ministerio Público emprenderá de oficio las investigaciones de los hechos punibles que hubieren ocasionado el desplazamiento, cuando así proceda.

Artículo 24. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada tendrá la obligación de presentar a la población desplazada un Plan de Soluciones Duraderas, en un plazo no mayor a un año.

CAPÍTULO VI - DEL RETORNO VOLUNTARIO

Artículo 25. El Gobierno del Estado de Chiapas, por conducto del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, deberá respaldar a las personas desplazadas que decidieran regresar a su lugar de origen y tomará las medidas necesarias para el retorno voluntario en condiciones de seguridad y dignidad.

En todo caso, en el retorno voluntario de las personas desplazadas se les garantizará la instrumentación en su beneficio de políticas y medidas que permitan su consolidación y estabilización socioeconómica.

Artículo 26. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada deberá garantizar que los desplazados participen con información pertinente y suficiente en la planeación y gestión del retorno a su lugar de origen o de su reubicación en lugar distinto a éste. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada deberá generar las condiciones necesarias para que organismos internacionales y organizaciones de la sociedad civil organizada coadyuven en proporcionar la asistencia que requiera la población desplazada.

CAPÍTULO VII - DE LAS SOLUCIONES DURADERAS

Artículo 27. El Gobierno del Estado de Chiapas, por conducto del Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada, deberá desarrollar políticas y medidas de corto, mediano y largo plazo, que generen las condiciones y provean los medios para que la población desplazada consiga soluciones duraderas a su condición, sea en el marco del retorno voluntario a su lugar de origen, o en el de reasentamiento en lugares distintos a éste. Entre las políticas y medidas a

desarrollar para el cumplimiento del propósito dispuesto, se considerarán las siguientes, entre otras:

- I. La restitución de medios de vida;
- II. El desarrollo de capacidades productivas;
- III. Programas destinados a proveer vivienda;
- IV. Programas y medidas destinados a garantizar el acceso a servicios fundamentales;
- V. La atención especial, de acuerdo con sus necesidades específicas, a niñas y niños, adolescentes, incluyendo los no desplazados, mujeres, discapacitados y adultos en plenitud, en materia de salud física y mental y educación;
- VI. La atención especial a los requerimientos inherentes a las mujeres jefas de familia,
- VII. La atención a las necesidades propias de las poblaciones indígenas, en los términos dispuestos por la fracción IV del artículo 1 de la ley.

Artículo 28. La condición de desplazado interno forzado se considerará superada cuando los desplazados internos carezcan ya de necesidades de protección y asistencia generadas por el desplazamiento y disfruten de sus derechos humanos sin discriminación ligada al desplazamiento.

Los siguientes criterios permiten establecer la superación de la condición de desplazado interno:

- I. Seguridad y libertad de movimientos estables;
- II. Condiciones adecuadas de vida, incluyendo acceso a alimentación, agua, vivienda, cuidados de salud y educación adecuadas;
- III. Acceso a empleo y medios de vida;
- IV. Acceso a mecanismos efectivos de restitución de vivienda, tierras y otros bienes patrimoniales o compensación justa;
- V. Acceso a documentación personal;
- VI. Reunificación voluntaria con miembros de la familia separados durante el desplazamiento;
- VII. Participación en asuntos públicos en igualdad de condiciones con el resto de la población;

VIII. Acceso a soluciones y reparaciones efectivas por violaciones de derechos ligados al desplazamiento, incluido acceso a la justicia, reparaciones e información sobre las causas de tales violaciones.

Artículo 29. La aplicación e interpretación de esta Ley deberá sujetarse los Tratados Internacionales de observancia obligatoria en los Estados Unidos Mexicanos, así como a los Principios Rectores de los Desplazamientos Internos de la Organización de las Naciones Unidas.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. La presente ley entregará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO TERCERO. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada y el Comité Interinstitucional e Intersectorial para la Atención Integral de la Población Desplazada deberán instalarse en un plazo no mayor a sesenta días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

ARTÍCULO CUARTO. Una vez instalado el Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada contará con un plazo de noventa días hábiles para emitir el Reglamento de esta ley, así como para elaborar el Plan Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada Forzadamente.

ARTÍCULO QUINTO. El Sistema Estatal para la Atención Integral de la Población Desplazada tomará todas las medidas que sean necesarias para que la población objeto de desplazamiento interno forzado con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley, cualquiera que haya sido la causa del desplazamiento, goce de los beneficios establecidos en la misma.