

# La Supervía **cueste** lo que cueste

**El gobierno capitalino se entercó: quiere construir la Supervía Poniente al precio que sea. Para empezar, ha desembolsado enormes cantidades para expropiar los terrenos por donde pasará esa vialidad —de peaje— y aparentemente está dispuesto a usar la fuerza para que no le estorben los vecinos inconformes. Después, ha ignorado las advertencias que instituciones serias le han hecho acerca del impacto ambiental. Un grupo civil que se opone a la obra considera que con ella Marcelo Ebrard pretende abrirse camino a la Presidencia.**

**RAÚL MONGE**

**S**in información ni aviso de por medio, el pasado 6 de abril, alrededor de las siete de la mañana, un grupo de jóvenes escoltado por tres camiones repletos de granaderos y cuatro patrullas llegó a la colonia La Malinche con la orden de distribuir, casa por casa, una notificación oficial.

En dicha comunicación, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) anunciaba a los residentes de ese popular núcleo poblacional de la delegación Magdalena Contreras que, “por causas de utilidad pública”, sus predios habían sido expropiados para dar paso a una autopista urbana de peaje que conectará el sur con el poniente de la metrópoli.

La noche anterior, el 5 de abril, vecinos de esa colonia habían tenido una reunión “urgente” con el subsecretario de Asuntos Metropolitanos del GDF, Héctor Hernández Llamas, y el jefe delegacional

en Magdalena Contreras, Eduardo Hernández Rojas; durante el encuentro ninguno de los dos habló de la expropiación, a pesar de que al menos Hernández Llamas, un sobreviviente del camachismo, sabía lo que sucedería horas más tarde.

Sin más información que el puro decreto, en principio la mayoría de los vecinos rechazó la idea de abandonar su patrimonio. Sin embargo, líderes locales, como el exdelegado en Magdalena Contreras y actual diputado perredista, Héctor Guisosa, y Héctor Silva, un extrabajador de la demarcación, así como personal de la Subsecretaría de Asuntos Metropolitanos del GDF, pusieron en marcha un agresivo trabajo de persuasión que incluyó visitas domiciliarias —incluso en la madrugada— para tratar de sofocar la inconformidad

Continúa en siguiente hoja



que empezaba a gestarse.

En ese trabajo de convencimiento los enviados gubernamentales y los dirigentes perredistas se fueron, primero, sobre las familias más vulnerables, aquellas que carecían de escrituras por encontrarse en terrenos irregulares y las que habitaban propiedades intestadas. La maniobra arrojó buenos dividendos: apenas un par de días después de la emisión del decreto expropiatorio, al menos 25 de las 53 familias afectadas directamente habían decidido marcharse, narra la monja María de Jesús Zamarripa.

El predio que ocupa fue incluido en el plan de afectación, pero 10 días después le llegó un aviso del GDF: debido a un ajuste en el polígono sujeto a expropiación, la vivienda que ella y sus hermanas ocupan quedaba fuera del decreto. Casos así se repitieron con una docena de vecinos.

María de Jesús cuenta que, con el retiro de las primeras familias, el GDF comenzó a infundir temor en el resto de los vecinos afectados al permitir la rapiña, y agrega que, en el caso de los más renuentes a irse, fueron persuadidos con la entrega de indemnizaciones por encima del valor comercial de la propiedad, entre otros beneficios.

Con la bolsa de 600 millones de pesos aportada por los concesionarios del proyecto, el GDF pagó, dice, de 600 mil hasta 2 millones y medio de pesos.

### Rescate de un proyecto

Con la notificación del decreto, el jefe de gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón, remachó un fino zurcido financiero, legal y político que comenzó a tejer hace dos años y medio cuando decidió desempolvar ese viejo proyecto, concebido originalmente por Manuel Camacho Solís, su mentor político y actual coordinador nacional del Diálogo para la Reconstrucción de México (Dia), durante su paso por el entonces Departamento del Distrito Federal (DDF).

Igual que Ebrard, Camacho contaba entonces con el respaldo financiero... pero no con el apoyo social, el de los directa e indirectamente afectados que, finalmente, frenaron el proyecto de la vialidad de peaje.

A pesar de haber vivido personalmente ese turbulento episodio desde la Secretaría General de Gobierno y de estar enterado de que su predecesor, Alejandro Encinas, había rechazado un proyecto similar, Ebrard decidió seguir adelante: Primero atacó la parte ecológica al declarar zonas de valor ambiental las dos áreas verdes que subsisten en el poniente de la ciudad, Bosques de Tarango y La Loma, y ante los inversionistas se comprometió a asegurar el rescate y programa de manejo de las barrancas.

Luego le entró a la parte legal: En este punto, la consejera jurídica Leticia Bonifaz enfrentó el embate de las desarrolladoras inmobiliarias que tenían puestos los ojos en Bosques de Tarango y La Loma, particularmente el grupo Sare y la inmobiliaria Borodino SA de CV, en cuyo consejo de administración figuran, entre otros, los hermanos Moisés e Ignacio Antonio Cosío Ariño—su padre es propietario de la Plaza México, el Frontón México y el Estadio Azul—, y Pablo e Israel Brenner Brenner, beneficiarios del rescate bancario.

También está el grupo Umbra, cuyo representante legal es Ignacio Gómez Morín, familiar del fundador del PAN, Manuel Gómez Morín.

Borodino SA de CV, es propietaria de 51 de los 126 predios expropiados por el GDF. Tienen una superficie de 55 mil metros cuadrados y se ubican en la zona de Bosques de Tarango, donde desde hace tiempo pretende construir un conjunto residencial de lujo, amparado en los derechos de construcción adquiridos durante el sexenio de José López Portillo, cuando Carlos Hank González despachaba en el DDF.

De los 14 amparos interpuestos contra el decreto expropiatorio, dos corresponden precisamente a Borodino, aunque ninguno prosperó.

Una vez cubierta la parte legal, Ebrard se puso a trabajar en la parte arquitectónica y técnica del proyecto. De la mano de los inversionistas interesados, entre quienes figuraron inicialmente ICA y Sare, modificó la concepción y el trazo original de la obra, de poco más de cinco kilómetros: 2 mil 60 metros de vialidades superficiales, 730 metros de puentes y 2 mil 450 metros de túneles, con cuatro accesos y salidas en Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario, en el entronque con avenida de Los Poetas.

La inversión total de la obra—que arrancó formalmente el pasado lunes 2 en Bosques de Tarango—es de 6 mil mi-

llones de pesos.

Cerrado el círculo, y pese a la abierta oposición de Andrés Manuel López Obrador y de su propio partido, el PRD, Ebrard relanzó el proyecto, que por lo pronto ya reabrió viejas heridas entre autoridades capitalinas y colo-

nos de diferentes pueblos de la Magdalena Contreras, así como vecinos de las pudientes colonias de San Jerónimo Lídice y Pedregal.

### La resistencia

Cristina Barros, cabeza del denominado Frente Amplio contra la Supervía Poniente, asegura que la megaobra abre la puerta a la urbanización en las áreas de conservación de esa zona donde, dice, aún sobreviven pueblos originarios, como San Nicolás Totolapan, Magdalena Atlitlic, San Jerónimo Lídice, San Bernabé, Cocotepec, Santa Rosa Xochiac y San Bartolo Ameyalco.

Además, establece que ese modelo de crecimiento horizontal pone en riesgo al único río vivo del DF, el Magdalena, y al Bosque de Agua, donde se recarga el acuífero y se filtra el aire contaminado de la capital.

En entrevista con **Proceso**, la hija del exrector de la UNAM Javier Barros Sierra, participante en el movimiento que frenó la obra Contadero-Luis Cabrera en 1991, durante la gestión de Camacho Solís, critica también la falta de transparencia con que, afirma, actuó Ebrard durante el proceso de gestación de la obra, así como el menosprecio mostrado a las opiniones de científicos y especialistas de la UNAM, UAM y del Centro Mario Molina. En un foro público efectuado en junio pasado en la Facultad de Arquitectura, esos expertos hicieron 22 observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) presentada por el consorcio que obtuvo la **concesión**.

Con ese paquete de observaciones y el conflicto de intereses con que se toparon ▶

al descubrir que el responsable de integrar el expediente y de evaluar la MIA, Alejandro Rafael Nyssen Ocaranza—quien hasta julio pasado fue director general de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente del GDF—, había sido socio fundador y director general de la empresa que elaboró el dictamen sobre la obra—Sistemas Integrales de Gestión Ambiental—, el frente ciudadano interpuso una denuncia ante la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT) del DF—PAOT-2010-0575-SPA-318—, en un intento por reponer el procedimiento de evaluación ambiental.

“No entiendo cómo un gobierno de izquierda actúa de manera tan autoritaria.

¿En qué momento dimos vuelta en U? Estamos viendo un autoritarismo nunca antes visto en la Ciudad de México”, subraya Barros.

Cristina Barros dice que no se explica tampoco por qué el GDF adjudicó la obra directamente a un grupo de empresas con fuertes intereses inmobiliarios en Santa Fe, la zona de mayor plusvalía en la Ciudad de México, y menos aún que la adjudicación haya sido procesada en sólo 12 días.

Según se desprende de documentos oficiales –de los que **Proceso** tiene copias–, en la penúltima semana abril de 2008 la Oficialía Mayor del GDF, a cargo entonces de Ramón Montaña Cuadra, publicó en su página en internet una invitación para participar en el proceso de selección de socio para el proyecto Supervía Poniente.

Dicho proyecto consistía en la asignación de una **concesión** para explotar y administrar una vía de comunicación urbana de peaje de 5.24 kilómetros de extensión, con inicio en Centenario y terminación en Luis Cabrera, y los entronques con las avenidas Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario, junto con la carga de diseñar, construir, conservar y mantener la Supervía Poniente.

En la puja participaron siete empresas, ICA y Sare entre ellas, de las que sólo tres cubrieron los pasos previos a la adjudicación de principio a fin: la española OHL Concesiones México SA de CV, Copri SAPI de CV y Constructora Atco, SA de CV.

Copri es la empresa que desarrolló el fraccionamiento Cumbres de Santa Fe, cuyas casas valen más de 9 millones de pesos. Lo insólito es que dicho complejo urbano fue construido en una zona de barrancas.

Y OHL construye actualmente el circuito Bicentenario en el Estado de México y, junto con ICA, se encargará de completar el segundo piso del periférico, en el tramo de San Antonio al extoreo de Cuatro Caminos. La empresa española carga consigo un equipaje de multas por violaciones disposiciones ambientales y retrasos en el calendario de la obra vial en el Estado de México.

### La otra vía rápida

La adjudicación directa de la obra empezó a fraguarse el 11 de diciembre de 2009, cuando Ebrard revistió de legalidad la Supervía al publicar, en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, la “declaratoria de necesidad para el otorgamiento de una **conce-**

**sión** para explotar y administrar una vía de comunicación urbana de peaje”.

En los considerandos, Ebrard argumenta que el rápido desarrollo en la zona poniente de la Ciudad de México, aunado a la topografía accidentada de la zona que limita la comunicación, ha originado la insuficiencia de vías de comunicación que conecten el sur con el poniente de la ciudad, y las existentes –dicc– han soportado el impacto del crecimiento del parque vehicular, lo que incide negativamente en la calidad de vida y economía de las familias, con la pérdida de horas-persona a causa de problemas en el tránsito.

Además establece que, con base en estudios técnicos, sociales, ambientales y de viabilidad económica, el GDF consideró que la alternativa más adecuada consiste en una vía urbana de peaje que comunique Luis Cabrera con Centenario, con entronques en las avenidas Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario.

Y asegura que dicho proyecto solventará la demanda de infraestructura vial para la zona poniente de la capital y permitirá el desahogo de las vías existentes, el ahorro de horas-hombre invertidas en el traslado y un decremento en el consumo de energéticos, con una reducción en la emisión de contaminantes generados en el área metropolitana.

El mismo día en que Ebrard publicó la justificación legal de la Supervía Poniente en la *Gaceta Oficial del DF*, los representantes legales de OHL, Copri y Atco pidieron directamente al entonces oficial mayor del GDF, Ramón Montaña, la adjudicación directa de la megaobra.

En un escrito, argumentan que el consorcio había participado de manera consistente en el proceso de selección, tomando parte en las juntas de aclaraciones, así como aportando ideas, sugerencias y aclaraciones mediante los procedimientos de pregunta y respuesta establecidos para dichas reuniones.

Asimismo, le recuerdan a Montaña Cuadra, quien fue relevado en enero pasado por Adrián Michel Espino, que la **concesión** podría ser adjudicada de manera directa.

Casualidad o no, el 11 de diciembre el notario público 181 del Distrito Federal, Miguel Soberón Mainero, protocolizó la constitución de la empresa Controladora Vía Rápida Poetas SA de CV, en cuya sociedad participan Constructora Atco, representada por Luis Antonio Attias Bernárdez, y OHL

Concesiones México SA de CV, representada por Antonio Mena Calero, con un capital social de 50 mil pesos.

El presidente del consejo de administración de dicha empresa es un viejo político priista, José Andrés de Oteyza Fernández, secretario de Patrimonio y Fomento Industrial en el sexenio de José López Portillo.

Según la escritura pública 42 mil 685 registrada en el libro 997 de 2010, el objeto social de la controladora es realizar todos los actos necesarios o convenientes para desarrollar y llevar a cabo el diseño, la **construcción**, el equipamiento, la operación, la administración, la explotación, la conservación y el mantenimiento de cualesquiera clase de infraestructura y obras de jurisdicción federal o local, ya sean de cuotas o libres.

También está facultada para tramitar y obtener todos los permisos, licencias y autorizaciones gubernamentales necesarias para cumplir con las obligaciones o ejercer los derechos derivados de las concesiones.

Cuatro días después, el 15 de diciembre, Montaña Cuadra solicitó a los promotores diversos documentos, entre ellos actas constitutivas de las empresas, comprobantes que certifiquen que se encuentran al corriente de sus contribuciones fiscales y cuentas bancarias que demuestren solvencia económica. Las tres empresas asociadas cumplieron con dicho pedimento tres días después, el 18 de diciembre.

Cumplido ese requisito, la Oficialía Mayor solicitó a las secretarías de Transporte y Vialidad, Finanzas y Obras y Servicios, así como a las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, su opinión técnica y financiera de los estudios presentados por el consorcio.

Sin encontrar impedimento alguno, el 23 de diciembre de 2009 el Comité del Patrimonio Inmobiliario del GDF, en sesión extraordinaria, otorgó el título de **concesión** a favor de la Controladora Vía Rápida Poetas por un término de 30 años y con todas las prerrogativas posibles, hasta el punto de concederles poder para aumentar la tarifa del derecho de vía cuantas veces sea necesario.

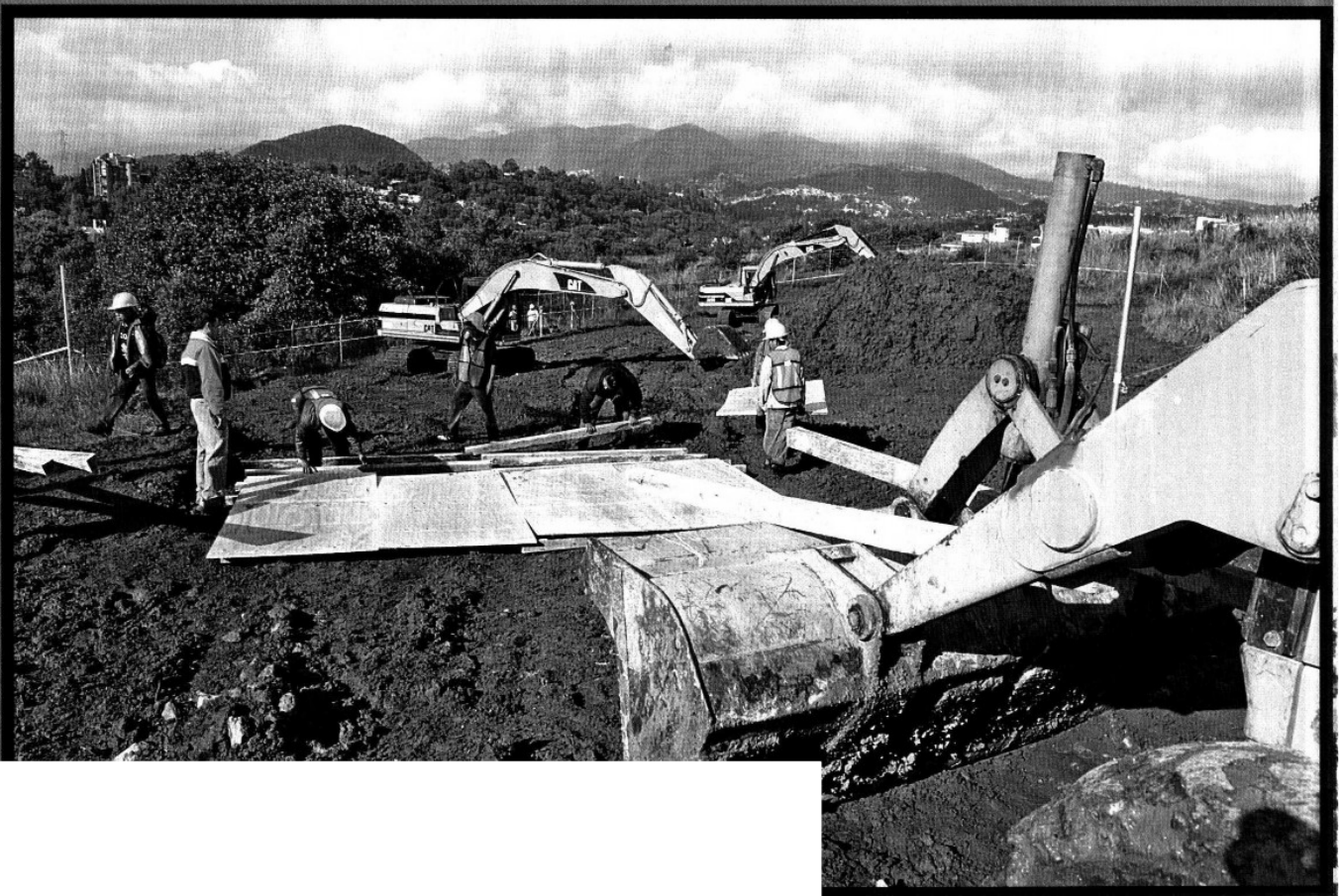
Cristina Barros hace una lectura de toda esa maniobra: “Lo único que tengo claro es que con la autopista urbana de peaje o Supervía Poniente Marcelo Ebrard tendió el camino hacia la Presidencia en 2012, en alianza con uno de los sectores más poderosos del país: el inmobiliario”. ☺

Benjamín Flores

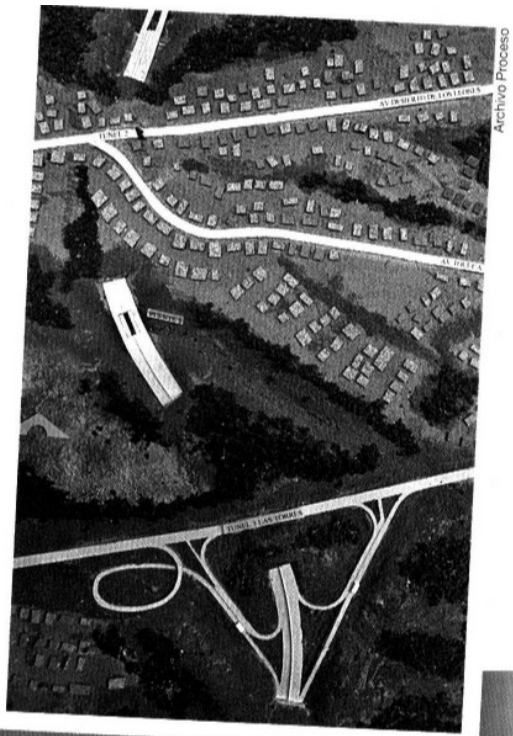


Ebrard. Superlio

Benjamín Flores



Continúa en siguiente hoja



Continúa en siguiente hoja

# El cabildeo, las advertencias...

**RAÚL MONGE**

**E**l pasado 27 de julio, el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, reunió a un pequeño grupo de columnistas de diarios de circulación nacional y les planteó el proyecto de la Autopista Urbana o Supervía Poniente. La presentación se llevó a cabo en el salón oval del antiguo Palacio del Ayuntamiento.

Antes de hacer uso de la palabra, Ebrard dejó que sus colaboradores dieran una pormenorizada explicación de la obra a los anfitriones:

Héctor Hernández Llamas, subsecretario de Asuntos Metropolitanos, habló del explosivo crecimiento urbano, en forma de embudo, registrado en los últimos 25 años en las partes altas de las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, con el consecuente aumento de vehículos que provocan congestionamientos en horas pico mañana, tarde y noche.

En caso de no hacer nuevas vialidades, dijo, esa zona de la megalópolis se colapsará en cinco años.

Fernando Aboitiz, secretario de Obras, comentó que el sistema vial sur-poniente será confinado y tendrá una longitud de 5.24 kilómetros y otros 5 mil metros lineales de entronques y adecuaciones viales complementarias, con las que se espera reducir 14 toneladas diarias de monóxido de carbono.

Además, explicó que dicho sistema vial forma parte de un plan integral de vialidades y transporte público denominado Autopista Urbana, que no es más que el eje vial Querétaro-Distrito Federal-Toluca-Cuernavaca.

Según Aboitiz, la contraprestación de la Supervía resultará altamente beneficiosa para la Ciudad de México.

Señaló por ejemplo que el Gobierno del Distrito Federal no tuvo que desembolsar ni un centavo para indemnizar a las familias afectadas; que los concesionarios se comprometieron a construir obras complementarias con valor de 300 millones de pesos, y que el GDF recibirá 1% de los ingresos anuales en 30 años.

Martha Delgado, secretaria de Medio Ambiente, destacó que la construcción de la Supervía garantiza la protección de las Áreas de Valor Ambiental Barranca de Tarango y La Loma y que la empresa deberá cumplir con más de 45 condicionantes específicas, entre ellas la reforestación de 112 mil árboles para compensar la remoción de 27 mil ejemplares; la aportación de 50 millones de pesos para un Fondo Ambiental cuyos recursos se aplicarán a la conservación de 33 barrancas, y la puesta en marcha de un programa de conservación hidrológica.

El último en hablar fue Ebrard, quien de entrada minimizó la protesta social. "Son personas que no viven en la zona afectada", dijo.

Luego de exaltar las bondades técnicas y ambientales de la obra, el titular del GDF de plano advirtió: "no vemos por dónde se pueda parar la obra".

Tras defender la urbanización de Santa Fe —"si no se hubiera construido en esa zona sería otro Santa Cruz Meyehualco", dijo—, Ebrard sostuvo que la obra "no depende de la voluntad de una persona", por lo que subrayó que hará acopio de "prudencia y paciencia".

Pero no dejó de advertir que lo que no permitirá es que "las cosas se queden como están".

Y de eso no hay duda:

Pese a la resistencia vecinal, su gobierno arrancó la primera fase de la obra el pasado lunes 2 en una parte deshabitada: el Bosque de Tarango.

En entrevista por separado, el subsecretario de Asuntos Metropolitanos del GDF coincide con Ebrard en que los grupos inconformes son los menos. Y los reduce a los grupos que encabezan Cristina Barros y Rafael Martínez.

"¿No hay temor de que paren el proyecto?", se le pregunta.

El funcionario capitalino responde, a botepronto: "No. Lo que hay es temor de que cometan una imprudencia".

Y sentencia: "El proyecto no está sujeto a negociación, sino a la construcción de acuerdos". ●