

Notas y comentarios

Supervía Poniente: conflicto social y visión urbano-ambiental

Miriam Alfie C.*

En este texto se analiza el conflicto socioespacial suscitado por el proyecto conocido como la "Supervía", con objeto de explorar cómo se ha transformado el perfil de la Ciudad de México en aspectos tales como la movilidad, los espacios públicos y la infraestructura, así como en relación a la diversidad de nuevos actores sociales, organismos de defensa de derechos humanos y organizaciones de la sociedad civil, entre otros. Se rescata la concepción del espacio urbano marcado por la desigualdad y el conflicto, donde confluyen procesos productivos de urbanización y construcción con elementos sociales de producción, intercambio y reproducción. El texto contribuye a entender el desarrollo del conflicto en torno al proyecto de la Supervía, la construcción de movimientos a su favor y en su contra, las identidades adquiridas y la falta de planeación urbana, así como los graves problemas de vialidad que presenta la Ciudad de México. Especial atención recibe el impacto ambiental que la carretera urbana ha provocado, así como los mecanismos de mediación y compensación practicados en la negociación del conflicto.

Palabras clave: conflicto socioespacial, supervía, impacto ambiental, actores sociales, mediación.

Fecha de recepción: 9 de julio de 2012.

Fecha de aceptación: 20 de noviembre de 2012.

West Superhighway: Social Conflict and Urban-Environmental Perspective

This paper analyzes the socio-spatial conflict caused by the project known as the "Superhighway," in order to explore how it has transformed the profile of Mexico City in aspects such as mobility, public spaces and infrastructure and the link with the range of new social actors and human rights and civil society organizations. It explores the conception of urban space marked by inequality and conflict, where urbanization and construction coexist with social elements of production, exchange and reproduction. The text helps to explain the development of the conflict over the Superhighway project, the creation of movements for and against it, the identities acquired and the lack of urban planning, as well as Mexico City's severe traffic problems. Special attention is paid to the environ-

* Profesora investigadora del Departamento de Ciencias Sociales, UAM-C. Correo electrónico: <malfie@correo.cua.uam.mx>.

mental impact of the urban highway as well as the mediation and compensation mechanisms implemented during the negotiation of the conflict.

Key words: socio-spatial conflict, environmental impact, social actors, mediation.

En estas notas se aborda la dinámica que se suscitó a partir del anuncio de la construcción de la Supervía Poniente. La importancia de reconocer, estudiar, analizar y comprender el conflicto como espacio vital, abre la posibilidad de entender ciertas dinámicas propias de diversos actores sociales, su interacción y sus lógicas de apropiación del espacio urbano. El proyecto Supervía dio pie a cambios abruptos en la construcción de la ciudad, en donde están en juego factores ambientales, de movilidad, de justicia y de apropiación del espacio.

El objetivo de este texto es partir de un estudio de caso para analizar por qué ocurren fenómenos socioespaciales que se perciben como problemáticos y conflictivos, en qué circunstancias se generan y qué importancia tienen en la reproducción de las estructuras sociales de desigualdad. En el análisis que se propone se considera que el espacio es una construcción social que resulta de procesos de producción, reproducción, transformación, apropiación, uso, gestión y comunicación.

Castells (1972) y Harvey (1973) han sido dos de los pioneros en el desarrollo de esta temática. Con una visión conflictiva y holística formularon algunos de los interrogantes clave sobre la construcción social del espacio y establecieron los ejes de las relaciones entre el espacio construido y las transformaciones sociales en un contexto de dependencia. También Henri Lefebvre (1974), a partir de la dimensión cultural y la atención a los “lugares significativos” y los espacios de la vida cotidiana, encuentra una articulación íntima entre la cultura y la significación con las dimensiones económicas y políticas de la producción social del espacio, una conceptualización que rechaza la visión de determinismo económico de las versiones más tradicionales del marxismo. Para Saunders (1986) la sociología urbana es una disciplina que se interesa sobre todo en la organización social inscrita en el espacio. En su opinión el objeto de estudio de la sociología urbana no es el espacio, ni la organización espacial de la sociedad, sino los procesos sociales inscritos en un espacio determinado.

Por ello es interesante la propuesta de “prácticas espaciales” que elaboró Harvey (1987: 368) para analizar casos concretos al cruzar

variables relativas a procesos económicos (“experiencia”) y comunicativos (“percepción” y “representación”) con otras como el acceso, el uso y el control de recursos.

Para estos autores el espacio es resultado material de ciertos procesos productivos como los de urbanización y construcción, pero también, en un segundo término, de procesos sociales de apropiación. En ese sentido, tanto el espacio físico en general, como las formas espaciales resultantes de la intervención humana en particular, serán producto de tres procesos socioeconómicos: la producción, el intercambio y la reproducción, y de uno sociopolítico “articulador” de los tres anteriores: las llamadas políticas urbanas. Un espacio marcado por la desigualdad y el conflicto.

Una preocupación central para esta escuela de pensamiento es el análisis de los “movimientos sociales urbanos”. Sus investigaciones enfatizan la base socioeconómica de los movimientos y su oposición a las políticas públicas; la reivindicación de mejoras en los equipamientos públicos y la preocupación por la planificación urbana. Se trata de estudiar los “movimientos urbanos” desde el punto de vista de sus contextos, sus recursos y sus dinámicas de movilización (Pickvance, 2003).

El estudio empírico más influyente de Castells sobre los movimientos urbanos distingue tres dimensiones estructurales: 1) la orientación hacia procesos de reproducción de la fuerza de trabajo; 2) la organización asociativa y cultural de la vida comunitaria, y 3) la búsqueda de la descentralización política y la autogestión barrial (Castells, 1983: 430-431). Dicho autor reconoce que los movimientos pueden partir de una base interclasista, distinguirse de las luchas sindicales y de otros movimientos sociales como el ecologismo, el feminismo o los grupos étnicos, y operar en un sentido “reactivo” –integrando la protesta, la participación y las demandas de reformas a las autoridades locales– más que como materialización de un potencial revolucionario frente al capitalismo global (Castells, 1986: 444).

En su última etapa M. Castells recupera junto con Jordy Borja la localidad como centralidad identitaria o cultural. Así, la identidad o los referentes culturales se convierten en herramientas explicativas de las manifestaciones urbanas.

Las comunidades locales, construidas mediante la acción colectiva y conservadas mediante la memoria colectiva, son fuentes específicas de identidades. Pero estas identidades, en la mayoría de los casos, son reacciones

defensivas contra las imposiciones del desorden global y el cambio de ritmo rápido e incontrolable. Se construyen refugios, sí, pero no paraísos [Castells, 1997: 88].

Conforme a esta concepción analizaremos la construcción de la Supervía Poniente. Se trata de enfatizar la acción social, las estructuras existentes y las motivaciones del conflicto, así como la apropiación y el uso del espacio.

Cronología, sucesos y actores¹

En marzo de 2010 se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* la creación de la Supervía Sur-Poniente (de avenida Centenario a Luis Cabrera, y el tramo que unirá Santa Fe con Periférico Sur) con una vía de peaje. En abril de ese mismo año se decretó la expropiación de 126 inmuebles ubicados en 336 mil 626.524 m² de las delegaciones Álvaro Obregón y La Magdalena Contreras y se asignaron 400 millones de pesos para pagar indemnizaciones. Fue designada para realizar el proyecto la empresa Controladora Vía Rápida Poetas conformada por OHL y COPRI (*Diario Oficial de la Federación* <http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5136096&fecha=22/03/2010> y <<http://www.jornada.unam.mx/2010/04/07/index.php?section=capital&article=033n1ca>>.²

La obra consiste en una serie de puentes, túneles y distribuidores ubicados en un trayecto de 5.56 km de longitud, y su propósito es reducir el tiempo de traslado del sur de la ciudad a la colonia Santa Fe. Incluye el tramo del segundo piso del Periférico desde Luis Cabrera.

¹ Esta sección fue elaborada a partir de una revisión hemerográfica de tres diarios de circulación nacional: *La Jornada*, *Reforma* y *El Universal* de marzo de 2010 a julio de 2012, entrevistas a diversos actores involucrados realizadas entre junio y julio de 2012, y análisis de documentos emitidos por diversas organizaciones sociales y gubernamentales.

² Obrascon Huarte Lain (OHL) es un grupo internacional de concesiones y construcción. Con una experiencia en 30 países y en los cinco continentes, es el octavo mayor concesionario del mundo según el ranking de 2011 de PWF; ocupa la posición número 21 entre los 225 mayores contratistas internacionales según el ranking 2011 de ENR; es líder mundial en construcción de hospitales y primer inversor privado en infraestructuras en Latinoamérica.

Gestación del conflicto

Las primeras manifestaciones en contra de la Supervía fueron comandadas por el movimiento que surgió de la expropiación de terrenos denominado Vecinos del Frente Amplio contra la Supervía Poniente, y que integraron los vecinos de la colonia La Malinche de la delegación La Magdalena Contreras. Su organización y movilización respondió a la pérdida de sus terrenos y a la lucha por solicitar un juicio de nulidad y un amparo indirecto en un tribunal federal. En este primer momento el movimiento recurrió fundamentalmente a marchas y plantones y aseguró en declaraciones públicas y en entrevistas que se publicaron entre junio y julio de 2012 que sólo 0.4% de la población se veía beneficiado con la construcción del proyecto.

Este movimiento logró fuertes alianzas con la asociación “Ciudadanos por Contreras”, con el “Frente Popular Francisco Villa”, y con el “Movimiento Urbano Popular”, organizaciones que con su peso y tradición política influyeron en los vecinos y promovieron un cambio notable en el discurso al exigir a la empresa constructora y a las autoridades que presentaran los estudios de impacto ambiental necesarios para la aplicación de las modificaciones a la Ley de Desarrollo Urbano. Resulta interesante la forma en que el movimiento fue transformando no sólo su discurso, sino también sus acciones. Pasó de una reacción inmediata que quedó sellada en marchas y protestas a un lenguaje donde se hablaba de impacto ambiental y se recurría al cumplimiento de leyes.

Cabe mencionar que desde su inicio el movimiento buscó la ayuda de institutos y universidades para asesorarse con relación al caso. Algunos especialistas en movilidad urbana y ambiental como el doctor Luis Zambrano González, investigador del Instituto de Biología de la UNAM, aseguraron en varios foros de opinión que organizó el movimiento que la construcción de nuevas vías de comunicación en zonas verdes tendría costos elevados en la captación de agua de lluvia en las barrancas. El doctor Jorge Legorreta manifestó que el proyecto de la Supervía Poniente no fue parte de un Plan Integral Metropolitano de Vialidad y Transporte ni se derivó de éste. El conocido experto formuló importantes recomendaciones técnicas y científicas que fortalecieron al movimiento.

También los partidos políticos estuvieron involucrados desde el principio de la movilización. En busca de cotos de poder, el PRD y el PAN se acercaron a los vecinos de La Magdalena Contreras, Álvaro

Obregón y Cuajimalpa con la intención de establecer contacto y sacar provecho de tal situación de conflicto, alegando, cada uno por su parte, la irregularidad de la expropiación y exponiendo argumentos de corte ecologista.

Esta primera etapa consiste en una serie de acciones reactivas frente al anuncio del proyecto y a la expropiación de terrenos. Es la preparación incipiente de los colonos y vecinos frente a un problema común. La consulta a otras organizaciones, así como a algunos expertos, fue acrecentando el potencial de la movilización y se crearon nuevos lazos identitarios ligados a la localidad y a su defensa.

Las primeras respuestas gubernamentales

La incipiente fuerza del movimiento, sus argumentos (los de queja y también los asentados en una plataforma técnico-científica) y sus alianzas con otras organizaciones obligaron al Gobierno del Distrito Federal (GDF) a proponer en mayo de 2010 una pequeña y poco eficaz “compensación ambiental”.³ Así, se destinaría 1% del cobro del peaje de la Supervía a la creación de un fondo ambiental para el mantenimiento de la barranca Tarango (2 671m² y 6 km de longitud) y de la Loma (77.3 hectáreas), declaradas áreas naturales protegidas (*Foro Público*, 2010).

Frente al proyecto, las dependencias de gobierno federales y estatales emitieron sus juicios. Por una parte, el titular de la Comisión Nacional del Agua (Conagua), José Luis Luege Tamargo, mostró serias dudas frente al proyecto, pues cuestionaba desde el costo de la obra (4 300 millones de pesos) y el paso por barrancas en zonas federales (no se había solicitado permiso) hasta su relevancia para resolver el caos vial frente a la opción de incrementar el transporte público. Mientras tanto la Secretaría de Medio Ambiente del DF (SMA) publicó el resumen de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que realizó la empresa Controladora Vía Rápida Poetas, donde se indicó que se podrían afectar hasta 10 160 árboles, de los cuales 1 212 eran de vialidades y 8 948 de parques urbanos y zonas de barrancas <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102059.html>>.

³ Para José Luis Lezama no existe compensación ambiental que pueda reparar el daño que la Supervía ocasionará a las barrancas por donde cruza, tanto en relación con la recarga de agua como con las especies de flora y fauna. Conviene recalcar que se teme que se construyan viviendas en la zona y se tolere la sobreexplotación de los terrenos por desarrolladores (*Foro Público*, 2011).

El expediente del MIA explicaba cómo cruzaría el trazo de la Supervía la Barranca de Guadalupe, el Arroyo Tinajas, el Arroyo San Ángel, el Área Natural Protegida La Loma y el Arroyo la Malinche. Se reconocía la disminución de la superficie de recarga de acuíferos, aunque se podrían mitigar o compensar las afectaciones con medidas estrictas. El MIA aseguraba la factibilidad ambiental de la obra, aunque no especificaba cuáles serían las medidas de compensación propuestas.

En junio de 2010 y en respuesta al MIA los investigadores y especialistas de la Universidad Nacional Autónoma de México, de la Universidad Autónoma Metropolitana y del Centro Mario Molina coincidieron en que el estudio contenía errores, ponía en riesgo varias especies de flora y fauna, y no reunía elementos suficientes para avalar el proyecto, además de que sus métodos de análisis comparativo carecían de rigor científico (Padilla, 2011).

En este mismo tenor, el 1° de julio la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT) concluyó que se había desestimado el valor ambiental de las zonas afectadas por la vialidad, sobre todo en la Barranca de Tarango, pues el MIA era poco claro, sólo enunciativo, carecía de información suficiente sobre el proyecto y además presentaba inconsistencias graves respecto a varias repercusiones importantes <<http://www.paot.org.mx/index.php?module=paginas&func=display&pageid=490>>.

Ante los comentarios de los especialistas, los investigadores y la PAOT, la SMA autorizó de manera condicionada la construcción de la vialidad. La dependencia obligó a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas al reconocimiento de 45 medidas, adicionales a las 60 que por ley debería cumplir. Se impuso a la empresa constructora la obligación de pagar como medida de compensación 1.5% del costo total de la obra, que se destinaría al Fondo Ambiental Público del DF con la intención de que se utilizara en la conservación y protección de las áreas de valor ambiental y las áreas naturales protegidas del poniente de la ciudad. Además se le solicitó que presentara un programa hidrológico para garantizar por lo menos el mantenimiento de las condiciones actuales de la recarga del acuífero en la zona mediante la captación de agua pluvial y el retiro de contaminantes del agua en el recorrido, así como la eliminación de casetas de peaje, que se sustituirían con casetas de cobro automático.

Cabe mencionar que en términos generales la “compensación ambiental” se usó de manera novedosa como un recurso de negociación del GDF con el propósito de paliar las repercusiones ambientales del

proyecto. Sin embargo todas las medidas propuestas para la contención del daño no iban más allá de lo inmediato. No se tenía un programa claro y consistente a mediano y largo plazos sobre las acciones que habría de emprender la propia SMA, medidas que impedirían la construcción de viviendas en la zona, el uso de las barrancas por desarrolladores, el cuidado y la recuperación de las especies endémicas, y una reglamentación capaz de exigir resultados e imponer sanciones.

Evolución del conflicto

Las múltiples, variadas y a veces contrapuestas respuestas de diversas autoridades ensancharon las vías del conflicto. Al movimiento de vecinos en contra de la Supervía se unieron la organización ciclista Bicitexas y Greenpeace México. Estos grupos organizaron el foro “Movimientos de Ciudadanos y Vecinos por las Áreas Verdes en la Ciudad”, y junto con seis organizaciones civiles como ProCiudad, ProContreras y la asociación civil Alarbo expusieron las afectaciones ambientales del proyecto.

El papel del GDF fue duramente criticado por dichos grupos, pues la Supervía resultaba totalmente incongruente con el Plan Verde que defendía Marcelo Ebrard. En tal contexto, esta nueva unión de movimientos anunció la realización de un foro alternativo contra el cambio climático para definir las acciones en contra de las autoridades del DF y de otros estados que no adoptaban políticas a favor del ambiente. Se trataba de crear un frente unido contra las afectaciones ambientales que ocasionaba la construcción de múltiples megaobras en todo el país.

Este segundo momento del movimiento es importante, pues gracias a las alianzas y apoyos de diversas organizaciones los vecinos directamente afectados iniciaron una querrela ante la Comisión Nacional y ante la Interamericana de Derechos Humanos. La presencia e intervención de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) llegó en un momento álgido del conflicto. Un tercer actor, una agencia de balance de poder, entró en escena y manifestó la negativa del GDF al diálogo. La CDHDF aseguró que el gobierno capitalino no había informado en tiempo y forma a los vecinos sobre el proyecto Supervía, lo cual acarreó el desconocimiento de los alcances del proyecto y de sus impactos ambientales y sociales, y representó evidentes violaciones a los derechos de los manifestantes. Tan importante decla-

ración representó un fuerte respaldo a los oponentes al proyecto, ya que ahora veían protegidos sus derechos <http://directorio.cd hdf.org.mx/libros/recomendaciones/2011/Reco01_2011b.pdf>.

El grupo en contra del proyecto logró fuertes alianzas con varios grupos nacionales e internacionales, el apoyo de sectores científicos y académicos, y la interposición de una querrela ante la Comisión de Derechos Humanos. Estas acciones muestran la conjunción de múltiples intereses e identidades: se utilizan importantes canales societales para interponer quejas y se fortalecen las alianzas y el respaldo de expertos en la materia. Al mismo tiempo, en julio de 2010, se da a conocer la creación del Movimiento Ciudadano a favor de la Autopista Urbana Poniente “¡Sí a la Supervía!”. Sus representantes organizaron un acto para manifestar su apoyo al proyecto; allí argumentaron que la zona sur-poniente del DF necesitaba obras de esa magnitud para salir del colapso urbano y vial en que se encontraba.

Las acciones de los integrantes del movimiento “¡Sí a la Supervía!” no se hicieron esperar. Primero realizaron una consulta ciudadana entre los habitantes de las zonas por donde atravesaría la vialidad, y el 12 de agosto dieron a conocer los resultados. En una encuesta que se aplicó a 1 396 personas de las delegaciones Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Tlalpan, Cuajimalpa, Coyoacán y Benito Juárez (en vivienda y a mayores de 18 años que dijeron conocer el proyecto), 74% de los encuestados manifestó que estaba de acuerdo con la vía rápida de peaje. Una segunda consulta se realizó en enero de 2011 y recabó 22 460 firmas de 251 comités vecinales de las delegaciones Álvaro Obregón, Cuajimalpa y La Magdalena Contreras. Los organizadores argumentaban que la obra ya estaba considerada en el Programa de Desarrollo Urbano Delegacional de 1997 y en el Plan Parcial de Santa Fe de 2000, ambos aprobados por la Asamblea Legislativa. Las cifras, los datos y el informe se le entregaron a la CDHDF <<http://www.fundacionpreciado.org.mx/biencomun/bc189-190/Supervia.pdf>>.

Entre las tareas de esta organización destacan las acciones que emprendió la Asociación de Colonos de Santa Fe, que consideraba que la obra proporcionaría múltiples beneficios a la población de la zona. Por ello inició acciones de cabildeo con los partidos políticos y las comisiones encargadas del asunto en la Asamblea del DF, a quienes exigió que evaluaran a fondo el proyecto de la Supervía Poniente. Los colonos de Santa Fe consideraban que el movimiento opositor estaba integrado por un grupo minoritario que pretendía atrasar el desarrollo y violentar los derechos de la mayoría de los habitantes de la zona.

En febrero de 2011 entregaron a la Secretaría de Gobierno 33 530 firmas de apoyo de la llamada “mayoría de la ciudad”.

Ante la confrontación ciudadana, la compensación ambiental gubernamental y la participación de la CDHDF como árbitro del conflicto, el 2 de agosto de 2010 la empresa Controladora Vía Rápida Poetas comenzó la construcción de la Supervía Sur-Poniente en la Barranca de Tarango en la delegación Álvaro Obregón.

En ese momento la asociación civil “El Poder del Consumidor” presentó una propuesta alternativa a la construcción de la Supervía basada en el mejoramiento de la infraestructura vial existente y en el aumento del sistema de transporte público en la zona. Dicha propuesta fue elaborada por académicos del Instituto Politécnico Nacional dirigidos por el doctor Javier Hernández a través de la Jefatura de las Academias de Sistemas de Transporte de UPIICSA. En ella se expone que tal alternativa tendría un costo económico menor y brindaría una oferta de transporte amplia que beneficiaría a un mayor número de personas.⁴

En ese mismo tenor, varias organizaciones a favor de los derechos humanos (Centro de Derechos Humanos “Fray Francisco de Vitoria” y Ririki Intervención Social) firmaron un documento en donde reclamaron al GDF la violación del Programa de Derechos Humanos del DF y de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. Ante el cierre del diálogo, el movimiento en contra del proyecto recurrió a la presión internacional y el 9 de noviembre de 2010 propuso que se incluyera la discusión de la Supervía Sur-Poniente en la Cumbre de Alcaldes por el Cambio Climático que habría de celebrarse el 21 de noviembre en el Distrito Federal.⁵

⁴ El encargado de la campaña de transporte sustentable de la asociación civil El Poder del Consumidor, Gerardo Moncada, y el especialista en transporte Javier Hernández presentaron una propuesta de transporte público como alternativa para suplir la construcción de la Supervía Poniente. El proyecto incluye tres rutas de transporte similar al Metrobús que correrían del Metro Tacubaya a Santa Fe, del Metro Mixcoac a la Universidad Iberoamericana y de avenida Revolución al Parque Nacional del Ajusco. Los especialistas argumentaron que con esta red se estaría dando servicio a 360 mil usuarios diariamente, siete veces más de los que se estima utilizarían la vía de cuota que conectaría a Santa Fe con Luis Cabrera. Los cálculos del anteproyecto perfilan un costo de 2 mil millones de pesos por los tres corredores, monto menor en 42% a los 4 800 millones que se proyectan para la Supervía. El planteamiento final podría contener dos rutas más, agregaron los expertos, y será presentado a las autoridades capitalinas <<http://tlalpan.info/presentan-plan-b-para-la-supervia-con-minimo>>.

⁵ El 21 de noviembre, en la inauguración de la Cumbre sobre Cambio Climático en el Distrito Federal, integrantes del Frente Amplio contra la Supervía y organizaciones civiles como El Poder del Consumidor y de derechos humanos, protestaron de manera pacífica y repartiendo volantes para explicar las razones por las que se oponen a la obra.

En ese momento del conflicto se enfrentaban las visiones contrapuestas de dos sectores socioeconómicos distintos que defenderían sus intereses y su concepción de ciudad y de localidad. La entrada a escena de la CDHDF dio pie a que se extendiera y planteara la confrontación en términos de violaciones a los derechos humanos. Quedaron en entredicho la Carta de la Ciudad de México y la consulta y participación ciudadana (que incluyera a todos los sectores) en los megaproyectos de ciudad.

Mediadores y paliativos

Este complejo y conflictivo panorama es resultado de acciones sociales que pretenden construir en el espacio, donde las disímiles visiones de ciudad, los intereses particulares, el uso, el consumo y el control de recursos dan pie a ideas contrapuestas sobre la dinámica urbana. En vista de la oposición a ciertas políticas públicas, la desigualdad socioeconómica entre los actores sociales, las alianzas ambientalistas, la intervención de académicos y la negación al diálogo del GDF, fue necesario buscar mediadores para el conflicto. La mediación implica una intervención de terceros, en quienes se depositan el poder y la confianza, la confidencialidad y la neutralidad como ejes de su acción (Redorta, 2004).

A fines de noviembre de 2010 varios defensores de derechos humanos, académicos y periodistas conformaron la Comisión Civil de Acompañamiento (CCA), que fue creada por Manuel Fuentes; Marcela Lagarde; Luis Arriaga, director del Centro Pro; Miguel Concha y Miguel Ángel Granados Chapa, quienes fungirían como mediadores e intentarían buscar un diálogo entre los opositores a la Supervía Surponiente y el Gobierno del Distrito Federal. El 8 de enero de 2011 el GDF reconoció a la CCA como la única instancia de intermediación en el diálogo entre el gobierno y el Frente Amplio contra la Supervía.

Como paliativo ante lo complicado de la situación, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) informó públicamente que la empresa Controladora Vía Rápida Poetas había cumplido con todos los requisitos que establecía el reglamento de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable. La empresa pagó 724 mil pesos al Fondo Forestal Mexicano (FFM) como compensación ambiental, según lo estipulado con base en la norma. Al mismo tiempo la Secretaría aprobó la solicitud de cambio de uso de suelo en terrenos forestales para el proyecto de la Supervía e impuso a la empresa Con-

troladora Vía Rápida Poetas 14 medidas de mitigación y compensación. La Comisión Nacional Forestal (Conafor) llevaría a cabo, en caso de que se aprobara el cambio de uso de suelo, la reforestación equivalente al triple de la superficie afectada en las zonas aledañas a la obra para prevenir la posibilidad de riesgo y caos ambiental.

Un asunto adicional fue la recomendación pública de la CDHDF del 17 de enero de 2011 en la cual se determinó que el GDF había incurrido en violaciones a los derechos humanos en los rubros de ambiente, vivienda y participación contra habitantes de las delegaciones Álvaro Obregón y La Magdalena Contreras. El 20 de enero la CDHDF solicitó la suspensión de la obra hasta que se llevara a cabo una consulta pública a fin de garantizar una participación amplia y plural, misma que no prosperó.

Esa misma semana la Comisión Nacional del Agua manifestó que el GDF aún no contaba con un permiso formal para construir la Supervía Poniente en zonas federales, e insistió en la necesidad de realizar un estudio del impacto ambiental integral conforme lo estipulan las leyes federales y las del Distrito Federal. Por otra parte, el Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal (Infodf) ordenó a la Oficialía Mayor del GDF que hiciera públicos los anexos de los títulos de concesión de la Supervía y que diera a conocer en versión pública los aspectos financieros más importantes de la obra.

Para el doctor Belisario Hernández Romo, especialista en ingenierías de tránsito y movilidad urbana, el tránsito promedio diario anual en la Supervía tendría que llegar a 24 138 vehículos con un costo de peaje mínimo de 25 pesos, con lo cual se recuperarían cerca de 311.5 millones de pesos para el primer año, monto muy por debajo del esperado (404 millones 418 mil pesos). El resultado del análisis financiero mostró la inviabilidad de disminuir ese costo, pues ello implicaría forzosamente elevar el flujo vehicular. En caso de que no se sostuviese el número de vehículos calculado, se debería incrementar aún más el costo de peaje para llegar a la cifra esperada. El costo total de la construcción es de cinco mil 285 millones 233 mil pesos, bajo un esquema de concesión por un periodo de 30 años (Informe a la Ciudad de México y a la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal <www.cencos.org>).

El 18 de febrero la CDHDF reconoció que no podría hacer más respecto a la Supervía si el jefe de gobierno no aceptaba la recomendación en su totalidad. Luis González Placencia resaltó la necesidad de suspender la obra para reparar el daño. Conforme a la Ley de De-

rechos Humanos local y con base en el artículo 65 bis, corresponde a la ALDF citar a comparecer a cualquier funcionario para que informe sobre las razones de su actuación en el caso de que no acepte total o parcialmente una recomendación de la CDHDF.

Ante la imposibilidad de parar la obra y frente al *impasse* legislativo, el 11 de marzo de 2011 Fernando García, abogado del Frente Amplio contra la Supervía, presentó una denuncia ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa) contra la empresa constructora y contra la Semarnat por la autorización y el cambio de uso de suelo en la colonia, dado que no se contaba con una autorización de impacto ambiental federal. Según la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, ésta se debió haber obtenido antes de autorizar el cambio del tipo de uso de suelo. Por ello el grupo de abogados Litiga OLE y el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cedma) solicitaron a la Profepa que verificara las presuntas violaciones en materia ambiental e iniciara los actos jurídicos correspondientes.

Para abril estalló una serie de enfrentamientos entre el GDF y el Frente Amplio, que se oponía al derribo de árboles en la zona. Mientras los vecinos se inconformaban y marchaban por avenidas de la ciudad, el GDF afirmaba que durante la tala se contaba con la presencia de representantes de la PAOT y de la Comisión de Recursos Naturales (Corena), y aseguraba que restituirá 108 500 árboles como parte del programa de reforestación del proyecto. En este tenor, la Profepa suspendió temporalmente los trabajos en 17 hectáreas, casi 5 kilómetros de la Supervía, luego de inspeccionar la zona de la Barranca de Guadalupe, por donde cruzaría alrededor de un kilómetro de la vía, y constatar que la empresa Controladora Vía Poetas carecía de permisos federales. Profepa se comprometió a realizar la evaluación de los daños al ecosistema en los 38 polígonos en donde se suspendieron las actividades y a determinar las sanciones correspondientes y las medidas de mitigación que se impondrían a los responsables de la obra. Hasta ahora no se ha evaluado tal situación ni se ha emitido dictamen alguno <<http://www.jornada.unam.mx/2011/04/02/index.php?section=capital&article=030n1ca>>.

Las redes de especialistas en transporte y urbanismo volvieron a emitir su fallo sobre la inviabilidad de la obra desde el punto de vista técnico y económico. Gerardo Moncada, coordinador de la asociación civil Transporte Eficiente del Poder del Consumidor, manifestó que la Supervía era un proyecto fallido y pronosticó su quiebra tres años después de comenzar su operación basándose en la demanda prevista

de autos y las altas emisiones de contaminación. Javier Hernández, consultor en movilidad y jefe de la carrera de Ingeniería de Transporte del IPN, puso en evidencia las inconsistencias básicas de la Supervía desde el origen de su trazo, pues en la encuesta que realizó el INEGI en 2007 para definir la política de obras en el DF no se consideró que era prioritaria la obra del trayecto entre Santa Fe y Periférico Sur.

En junio de 2011 se inició el Programa General de Reforestación de la Supervía Poniente en la delegación Álvaro Obregón. En total se piensa plantar 112 200 árboles en tres periodos y en nueve zonas: Río Becerra, Parque Jalalpa, Parque Presa Tarango, Parque Tarango, Parque Lomas de Tarango, Parque Japón, Parque Presidentes, Parque Colinas del Sur y Parque Los Álamos (aile, álamo, capulín, cedro, ocote, roble, encino, liquidámbar y tejocote). Según Martha Delgado, titular de la SMA, se talarán por la construcción de la Supervía siete mil árboles y se ha de considerar la reforestación una medida de compensación; además se cuenta con resguardo de suelo orgánico para reutilizarlo en las zonas afectadas y se asegura que 75% de los residuos de la obra se reciclarán. La funcionaria aseguró que ya se había reutilizado 10% de ellos <www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/.../svp2012abr30.pdf>.

Conforme a esta lógica, Semarnat pidió a la empresa encargada del proyecto que desarrollara y entregara en un plazo de 15 días hábiles un plan de cuidado y prevención de la flora y la fauna de la zona, que especificara el área de filtración de agua, que estimara el monto de las afectaciones y que depositara una fianza como garantía.⁶ A los pocos días la propia Semarnat multó a dicha empresa con 2.9 millones de pesos por daños ecológicos en zonas federales, pues construyó sin la autorización correspondiente.⁷

Por otra parte, el 2 de diciembre de 2011 el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal (TCADF) declaró nula la resolución administrativa de la SMA por la cual autorizó la manifestación de impacto ambiental para el proyecto, pues al no haberse efectuado la consulta ciudadana antes de tal autorización, tanto la Secretaría de Medio Ambiente como la firma Controladora Vía Rápida Poetas violaron las leyes Ambiental, de Participación Ciudadana y de Transparencia y Acceso a la Información Pública, todas de carácter local, en

⁶ En el análisis realizado se encontraron especies endémicas en la zona de la obra: reptiles, como una especie de víbora de cascabel, y tres aves con carácter de protección.

⁷ La dependencia federal determinó aplicar la sanción máxima basándose en lo estipulado por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), luego de analizar por más de dos meses el daño ocasionado por el inicio de trabajos en 28 de los 38 polígonos por los que pasará la carretera de peaje.

las cuales se consignan los derechos de los capitalinos a conocer y opinar en torno a las megaobras. El recurso legal fue interpuesto por Greenpeace México, el Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria, Litigio Organización de Litigio Estratégico de Derechos Humanos, y los particulares Jorge Vera Lomelín y Lilia Rodríguez Ochoa <<http://www.jornada.unam.mx/2011/12/06/capital/036n1cap>>.⁸

Si bien el conflicto propició una nueva alianza entre grupos ambientalistas, reorganizó a algunos sectores a favor del proyecto, se pusieron en marcha prácticas como las consultas y el cabildeo, se fomentó la participación novedosa de mediadores que imprimieron un carácter sociopolítico al enfrentamiento entre diversos intereses, e intervinieron agencias de balance que emitieron informes y recomendaciones que llegaron a instancias judiciales para que el Tribunal de lo Contencioso emitiera su juicio (octubre de 2012); el balance sobre el proyecto Supervía, resultado de la presión social, la infinidad de actores que intervinieron y lo complejo de la situación, dio pie a que se pugnara por aprobar nuevas reformas a la Ley Ambiental del DF. Según las nuevas disposiciones se dejaría de considerar obligatorio poner a consulta pública la construcción en áreas de valor ambiental en suelo urbano, como puentes y túneles, conjuntos habitacionales en zonas riesgosas, y en las que causen desequilibrios ecológicos.

Ante tal situación, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) difundió la preocupación de las agrupaciones civiles respecto a dicha iniciativa, pues con las nuevas cláusulas el deber de realizar la consulta ambiental se limita a algunos supuestos, mientras actualmente es obligatoria para cualquier actividad que requiera una Manifestación de Impacto Ambiental (artículo 50 de la Ley Ambiental del Distrito Federal vigente).

Cabe mencionar que en marzo de 2012 el juzgado décimo de distrito en materia administrativa otorgó un recurso de amparo a 99 integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Poniente, en el que obliga a la Semarnat a justificar de “forma fundada” si procede o no la petición de consulta pública que solicitaron los vecinos para exponer sus demandas sobre el impacto ambiental de la obra; los afectados si-

⁸ Por unanimidad de votos y en un fallo histórico, los magistrados de la sala reconocieron a Greenpeace su interés legítimo en el asunto, en concordancia con su objeto social (la protección y defensa del medio ambiente). Esto significa que la organización puede acudir a juicio en virtud de una posible afectación a los fines que persigue en cuanto a la defensa del medio ambiente.

guen esperando su clausura. A pesar de ello, el 5 de abril de 2012 se inauguró el distribuidor vial Luis Cabrera que forma parte de la Supervía Poniente. De acuerdo con la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, con la apertura de dicho distribuidor se han reducido a la mitad los tiempos de traslado de los automovilistas que circulan por esa zona. Su uso es gratuito, su longitud es de 900 metros, y cuenta con dos carriles por sentido que conectan la avenida Luis Cabrera con Periférico Sur; transitan por allí 15 mil automovilistas diarios.

El rechazo a la Supervía no sólo ha generado un despliegue de recursos gubernamentales, ciudadanos, legales y jurídicos; también el arte ha mostrado su indignación ante la construcción del proyecto. El 15 de mayo de 2012 un proyecto curatorial denunció el impacto urbano, ecológico, humano y social de la construcción de la Supervía Sur-Poniente y el segundo piso del Periférico Sur en la Ciudad de México. Gestionado y producido por la promotora londinense Jaya Brekke y el mexicano Julio Salazar, el proyecto denominado *Flesh&Concrete* (Carne y hormigón) abordó, valiéndose de instalaciones en el sitio, videos y mesas redondas interdisciplinarias, distintos aspectos relacionados con la cuestionable política gubernamental de construcción de vialidades, la cual fomenta indirectamente el uso del automóvil y está destinada a beneficiar el tránsito en las colonias exclusivas.

Estas declaraciones se comprueban con las entrevistas a varios vecinos de la zona de San Jerónimo Lídice. Su lugar de reunión es la “Casa Popular” de la zona, y pese a que el 4 de junio se les avisó que esta edificación no sería tocada, demandan conocer el proyecto sobre la ruta de camiones de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP), pues incluye la modificación del espacio recreativo (el deportivo) más importante de la jurisdicción. Aun cuando se le solicitó al InfoDF información relativa al plano arquitectónico y a las calles que afectará la obra, no la proporcionó porque los datos son de carácter reservado.

La suspensión definitiva de la construcción de la Supervía Poniente está en manos del Tribunal de lo Contencioso Administrativo (TCA), que emitirá su fallo a más tardar en octubre de 2012, un mes antes de que se concluya la obra y tras haberse inaugurado el primer tramo (1.9 km) el viernes 5 de octubre.

Análisis del conflicto

Para analizar, comprender y entender los conflictos urbano-ambientales es preciso conocer de cerca a los actores sociales, sus interacciones, intereses y discursos, pero también el contexto y la escala en que se presentan las contradicciones, así como el espacio en donde se toman las decisiones en materia de planeación urbano-ambiental y las respuestas sociales que esas políticas desatan y desencadenan. Así, las semejanzas de estos ámbitos nos llevarán a conocer de cerca las consecuencias que ha acarreado este megaproyecto.

Actores, interacciones y discursos

Con relación a los actores sociales se ha de reconocer que los primeros afectados por el proceso de expropiación fueron los vecinos de la colonia La Malinche, quienes iniciaron una serie de movilizaciones y manifestaciones en contra de la construcción del megaproyecto y crearon el “Frente No a la Supervía”. Resulta interesante que a lo largo de dos años hayan recurrido a diversas estrategias formales e informales para ir colocando en la palestra urbana de la discusión el asunto de la Supervía.

La formación del grupo partió de la construcción de un discurso propio contrapuesto a la decisión del gobierno de Distrito Federal. El rechazo a la Supervía es un discurso-acción en contra de la posición oficial que ha sabido utilizar los mecanismos formales para hacer evidente la violación a los derechos de participación e información ciudadana acudiendo a diversas comisiones de derechos humanos y organismos internacionales.

La génesis de este conflicto es resultado de la contraposición entre dos partes cuyos proyectos difieren y generan aliados y adversarios. La declaración del gobierno que da principio a la obra implica una toma de posición entre quienes están a favor y los que se posicionan en contra del megaproyecto. Un factor adicional para generar un clima de contradicciones y pugnas fue la incertidumbre que se creó con la expropiación de los terrenos de los vecinos.

El movimiento en contra de la Supervía logró incorporar a su discurso-acción a sectores de la academia, organizaciones sociales de corte internacional y grupos en pro de los derechos humanos; se abrió así un abanico de expresión para diversos grupos con potencial local

e internacional, no sólo reactivo sino construido a partir de información, datos y análisis. El conflicto local dio un giro al incorporar actores de la talla de Greenpeace, referente de grupos en pro del ambiente de carácter internacional, así como al Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria, y Litigia, Organización de Litigio Estratégico de Derechos Humanos.

El grupo de indignados destacó la violación al derecho a la información y la participación en la toma de decisiones y apuntaló el derecho a un ambiente sano. De la misma manera la consulta y la asesoría del sector académico le dieron fortaleza al movimiento, pues su respaldo implicaba que contaba con información científica clave, precisa y altamente valorada, con la cual sería factible defender ante las autoridades competentes y la opinión pública sus planteamientos políticos. En contraposición, el grupo a favor del proyecto partió de sus propios medios y utilizó fundamentalmente el cabildeo con sus representantes para ganar terreno y legitimar la construcción. Se trata de proyectos enfrentados sobre el uso y consumo del espacio urbano.

Las demandas incumplidas de los representantes, la pérdida de confianza de los ciudadanos en las instituciones, la afectación directa a los modos de vida y la exclusión social, entre otros factores, generaron una nueva conflictividad social y política. Las decisiones de los gobernantes ya no pueden cifrarse en una verticalidad unívoca. Se requiere que informen, transparenten sus acciones, rindan cuentas, y se responsabilicen de sus actos. En este caso es evidente que la participación de diversas instancias de gobierno en la definición del proyecto, sus alcances y pertinencia, muestran lo delgada y frágil que puede ser una decisión que no está respaldada con el monitoreo y la vigilancia de una parte de la ciudadanía (la más afectada).

La injerencia de la SMA, de PAOT, Corena, InfoDF, Semarnat y Profepe se percibe como necesaria para legitimar las acciones emprendidas, pero también la intervención de tantas y tan diversas autoridades muestra que en los asuntos de la ciudad influyen actualmente múltiples variables. Grupos de adversarios, acciones de cambio en donde el poder y su distribución son la piedra de toque para desencadenar pugnas o propiciar transformaciones.

En cuanto a la posición del GDF, cabe reconocer que: 1) esta instancia asumió la dirección del proyecto a partir de una asociación público-privada para llevar a cabo su construcción; 2) su postura ha sido vacilante en relación con el cuidado ambiental: por un lado fomenta el transporte público, como el Metrobús y la línea doce del

Metro, promueve el uso de bicicletas en tramos congestionados y en las colonias, y gestiona mayores espacios peatonales; pero por el otro anuncia, invierte y defiende la construcción de segundos pisos, carreteras urbanas y supervías que tienden a favorecer al automóvil y su dependencia; 3) si bien acepta la integración de una comisión negociadora encabezada por figuras públicas, su disposición al diálogo y a la negociación es casi nula; 4) no escucha ni avala las recomendaciones de la Comisión de Derechos Humanos y pasa por encima de esa agencia de balance. Esta decisión abre las puertas a la posibilidad de especulación inmobiliaria en la zona por donde se encuentra la Supervía, y con ello desplaza a la población local y favorece a ciertos sectores.

La Comisión de Derechos Humanos del DF y los tribunales de lo contencioso han mostrado, hasta ahora, su independencia como agencias de control paralelo, ámbitos donde la rendición de cuentas y la responsabilidad (*accountability*) se unen para dar validez a la voz ciudadana. Los tribunales de lo contencioso tendrán la última palabra en relación con el futuro de la Supervía en octubre de 2012, a tan sólo un mes de que se concluya la obra. La recomendación de la CDHDF queda sólo en el ámbito ético-moral, ya que no está facultada para exigir al gobernante el cumplimiento de su sentencia, pues sólo la Asamblea del Distrito Federal puede citarlo a comparecer.

Planeación y ambiente

En este escenario complejo es pertinente referir la conformación de un grupo de apoyo a la Supervía. El área de cruce de la misma va del sur al poniente de la ciudad; desde 1994 la zona de Santa Fe ha crecido de manera exponencial, ya que a partir de un plan maestro se trató de generar una zona corporativa con la clara intención de incrementar la productividad urbana en un espacio altamente competitivo para el mercado mundial.

La infraestructura de usos de suelo múltiple, fuente de trabajo fundamentalmente orientado a los servicios y a inversionistas de capital global, constituía el propósito base de la construcción del proyecto de Santa Fe. Se constituyó a partir de una planificación vertical que jamás tomó en consideración la variable socioambiental. Durante años la zona careció de los servicios indispensables, como agua o drenaje: era preciso abastecer con pipas a los residentes y los corporativos, no

se contaba con tuberías de drenaje, de ahí que se vertieran miles de litros de aguas negras a cielo abierto.

Se trata de un espacio construido a partir de contradicciones, donde la multiplicidad de intereses de constructoras, desarrolladores, arquitectos, gobierno, población fluctuante, residentes, habitantes desplazados y pueblos cercanos da lugar a una infinidad de posiciones contrapuestas en un espacio caótico y conflictivo cuyas principales características son el hacinamiento y la congestión. Su planeación urbana vertical, basada en bosquejos y proyectos, fue vista sólo como una herramienta, sin participación social activa o transversalidad ambiental, y arrojó la sobreoferta de oficinas y corporativos, la inexistencia de espacios públicos y áreas verdes (sólo hay dos barrancas inaccesibles, un campo de golf privado, así como el antiguo relleno sanitario y el tiradero de basura, ambos cerrados al público), la carencia de aceras para caminar, la especulación y la mercantilización del suelo, la traza urbana en favor del uso y dependencia del automóvil, la escasez de infraestructura de saneamiento y la contaminación (por exceso de vehículos, falta de agua y drenaje, aumento de pobladores, etc.), todo lo cual hace de la zona un lugar altamente conflictivo.

El modelo conceptual de Santa Fe es el de un enclave urbano; largas y amplias avenidas corren longitudinalmente [...] se cuenta con pocos accesos y salidas, dificultando el ingreso al área desde las calles transversales [...] lo que resulta en un trazado urbano desarticulado que promueve urbanizaciones cerradas. Las calles están claramente pensadas para el tráfico interno, dificultando el cruce del megaproyecto, lo cual refuerza aún más su condición de enclave urbano [Moreno, 2008: 79].

Recientemente se trató de acceder a Santa Fe desde diferentes zonas y el resultado fue que tomando tres diferentes rutas en automóvil el viaje promedio duró entre 53 y 81 minutos. Según este reporte las tres vías más usadas para llegar a la zona son Paseo de la Reforma (55 minutos desde Prado Norte), Camino Real a Toluca (53 minutos desde la avenida Jalisco) y avenida Centenario. En horas pico los automovilistas que deben hacer un mayor acopio de paciencia son los que circulan por Centenario, pues su recorrido tarda hasta 81 minutos partiendo de la calle Milpa Alta. “Recorrer 10 kilómetros en auto parece fácil, pero si el camino lleva a Santa Fe, los conductores pueden pasar más de 81 minutos al volante, sorteando calles saturadas, vehículos mal estacionados y obras que alentan el tránsito” <www.reforma.com> (8/03/12).

Conforme a esta lógica el proyecto de la Supervía es una medida provisional ante el caos vial, de ahí que las asociaciones de colonos de la zona, los residentes, los corporativos y una numerosa población flotante que se dirige a la colonia de manera cotidiana apoyen el proyecto de manera incondicional. En un primer momento el flujo vehicular podrá agilizarse; sin embargo, al crear infraestructura de uso exclusivo para el automóvil se induce el tráfico, se desvían recursos de programas de verdadero carácter social, y se ocasiona una terrible afectación estética al paisaje y una fuerte fragmentación del espacio en decremento de su funcionalidad.

En las ciudades donde las políticas públicas se orientan a hacer más sencillo el tráfico vehicular, es inevitable que al final se incremente el tamaño del parque en circulación. Al planear ciudades en donde sus habitantes usen exclusivamente el automóvil se incrementan la ruptura social y la segregación de la población. En Santa Fe no hay alternativas en relación con el fomento de un uso más responsable del automóvil que desincentiven su uso desmedido e irracional, o promuevan la adopción de otros medios para desplazarse en el interior de la zona (bicicletas, pasos peatonales). Cuando se reconoce que las vías de circulación son un bien escaso se racionaliza su uso; es necesario buscar diversas opciones como la tarificación vial, la eliminación de estacionamientos, la instalación de parquímetros o el establecimiento de líneas exclusivas para el uso del auto compartido. Todas estas medidas deberán acompañarse con una mejora palpable en los medios de transporte público y con la creación de mejores condiciones para caminar y pedalear (Zambrano, 2010).

El proyecto de la Supervía no prevé los efectos ni los riesgos ambientales a mediano y largo plazos en relación con la concentración de contaminantes atmosféricos, las llamadas zonas de calor y sus consecuencias en el cambio climático, la contaminación auditiva, la sobreexplotación de áreas verdes, el fomento a la dependencia del automóvil y menos aún la posibilidad de generar espacios de diversa movilidad donde se fomente el uso de la bicicleta o el tránsito del peatón. Se trata únicamente de ampliar la superficie para la circulación de automóviles con todas las consecuencias de la segregación social y espacial que acarrea.

Conforme a esta lógica se confrontan dos discursos y sus respectivos proyectos en relación con el binomio ciudad-ambiente. El primero, que está apegado a la defensa del entorno, considera primordiales las áreas verdes y el rescate de los bosques urbanos, la biodiversidad, la

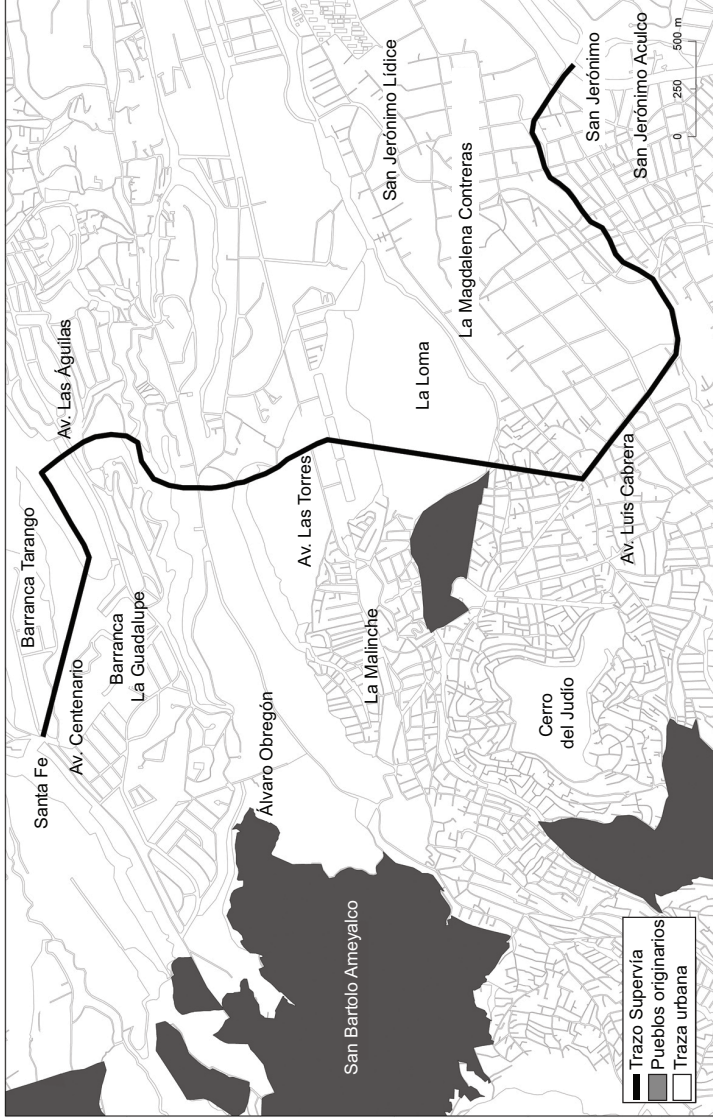
salud y la calidad de vida. El otro es un discurso con base en un planteamiento “ambiental” que argumenta que el proyecto de la Supervía hará que descendan los focos contaminantes al agilizar la circulación en la zona, descongestionando las vialidades al ampliar los carriles para el transporte privado. Así, el ambiente se coloca como punto álgido de la discusión, como centro neurálgico que da lugar al conflicto urbano.

Si analizamos el trazo de la Supervía resultan evidentes los riesgos. El primero está asociado a una falla tectónica a la altura de la colonia La Malinche, con una zona de inundaciones en la avenida Luis Cabrera y el Cerro del Judío, además de una amplia zona de derrumbes en la avenida Centenario y la Barranca de Tarango. El segundo riesgo implica, de manera directa, la recarga de agua para abastecer la cuenca de la Ciudad de México, pues las últimas zonas del acuífero se encuentran justo en el suroeste, donde llueve más. Las cañadas que existen hoy día evitan el paso de los automóviles y son los cauces naturales de infiltración. El trazo para comunicar Santa Fe con el sur de la ciudad pasa por esas cañadas, las cuales interfieren la vialidad entre los dos lados; aunque varias dependencias han asegurado que se cuidará la infiltración de agua, las soluciones que plantean no prevén las posibles afectaciones a futuro (mapas 1 y 2).

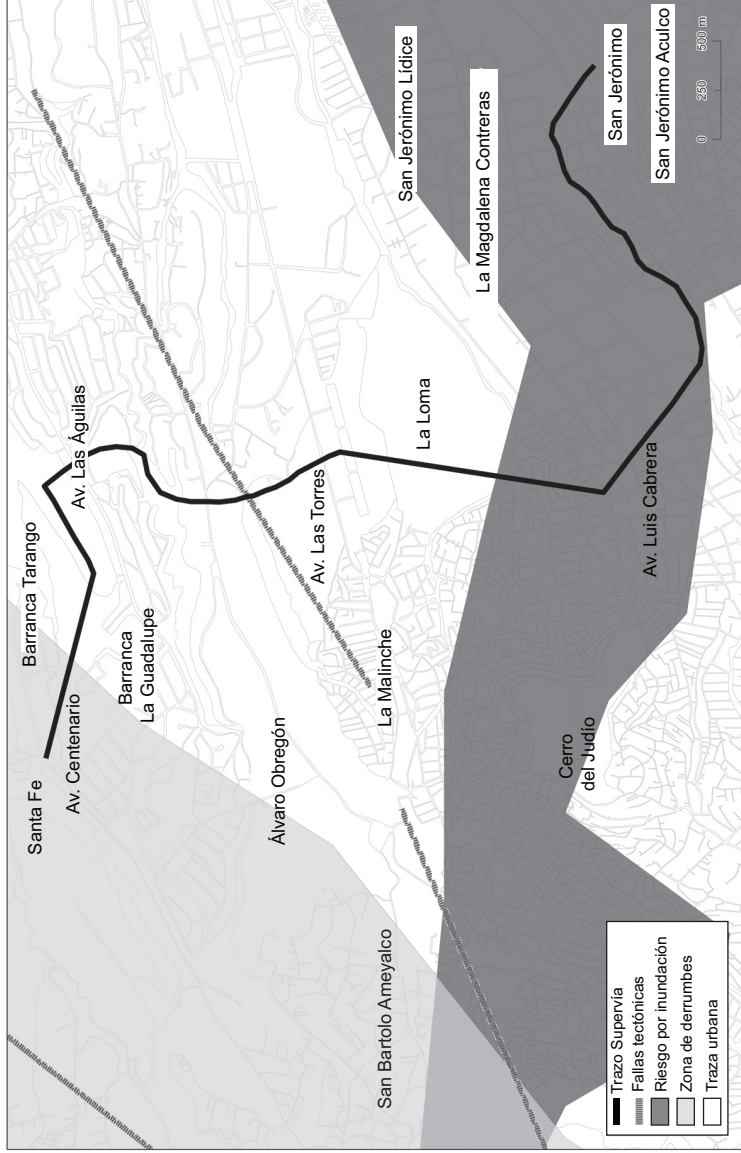
Tercero, el paso por áreas verdes: bosques urbanos como la Barranca de Guadalupe, el parque La Loma, la Barranca de Puerta Grande y la de Tarango, que son terrenos forestales que previenen la erosión y facilitan la captación de agua, han sido desmontados y despalmados para construir el megaproyecto. Semarnat se ha comprometido a reforestar con especies nativas de las zonas aledañas las entradas y salidas de los cinco túneles del proyecto. También ha asegurado que al menos 1% de la captación económica del pago del peaje de la carretera a futuro se utilizará en exclusiva para acciones de conservación, reforestación y restauración de suelos en la zona de influencia del proyecto. Se creará un Fondo Ambiental Público de 50 millones de pesos para la conservación de las barrancas del poniente de la ciudad y se restituirán 3 721 árboles en las zonas de vialidades y 108 480 árboles en las áreas naturales de la zona de influencia del proyecto (SMA, 2010) (mapa 3).

Todas estas medidas hablan, por primera vez, de una especie de compensación ambiental. Sin embargo varios biólogos, ecologistas y zoólogos, como la doctora Catalina Pérez Correa, la doctora Ana Mendoza y la doctora María de Jesús Ordóñez, han manifestado que la Supervía ocasionará un grave daño a la diversidad biológica a mediano

MAPA 1
Trazo Supervía Poniente (37 km)

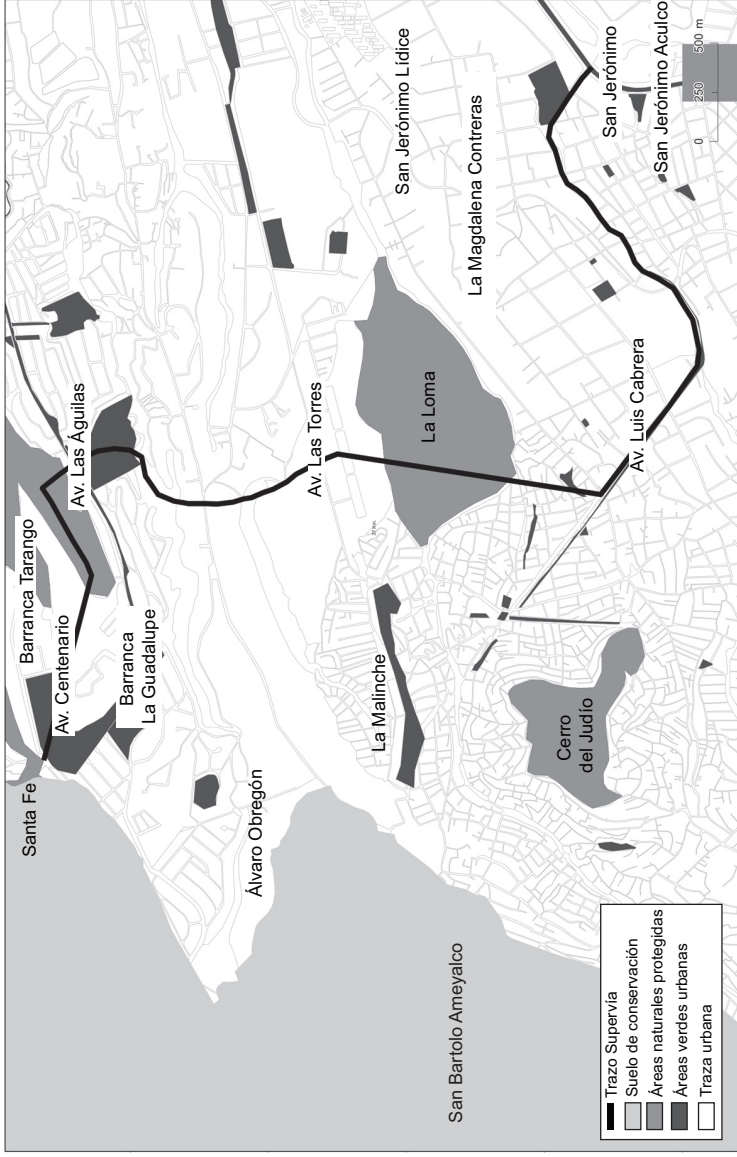


MAPA 2
Riesgos de la Supervía Poniente



MAPA 3

Trazo Supervia. Áreas verdes



y largo plazos y provocará un fuerte impacto en la calidad de vida de los habitantes de la zona metropolitana. Estas investigadoras, que han trabajado desde hace varios años en la zona tratando de recuperar especies arbóreas y fauna local, han visto sus esfuerzos truncados ante un proyecto inmediatista en el cual no se toman en cuenta los problemas ubicándolos dentro de un sistema complejo y no se advierten sus repercusiones en diferentes escalas.

En particular, se estaba llevando a cabo un programa de restauración ecológica en la Barranca de Tarango en la delegación Álvaro Obregón con la finalidad de recuperar la biodiversidad del remanente del bosque de encino; y en la Zona Protectora Forestal Cañada de Contreras, suelo de conservación ambiental, se estaban recuperando más de 500 especies vegetales con la intención de garantizar la sustentabilidad hídrica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, pues allí se generan 20 millones de metros cúbicos de agua cada año (*Foro Público*, 2011: 40).

El trazo de la obra se inicia en la avenida Centenario y termina en el entronque con avenida Luis Cabrera. Cruza Las Torres, Las Águilas y Centenario en las delegaciones La Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. Las colonias afectadas son La Malinche, el Cerro del Judío, San Jerónimo Lídice y San Jerónimo Aculco. La construcción alcanza 37 km, con 5.27 km de vialidad de peaje; atraviesa cinco barrancas, entre ellas La Loma y Barranca de Tarango, cuyo valor ambiental es indiscutible (mapa 1).

Los datos respectivos muestran que a partir del crecimiento de la Ciudad de México, múltiples vialidades como Insurgentes y Periférico, Periférico a Tlalpan y Xochimilco, y recientemente la extensión de Reforma a Santa Fe han sido generadoras de una desmedida urbanización sobre los bosques y las áreas verdes y agrícolas por donde cruzan. De la misma manera se puede predecir que se extenderá una mayor urbanización por la zona de cruce de la Supervía. Las pocas áreas verdes que aún le quedan a la delegación Álvaro Obregón alcanzarán una gran valoración inmobiliaria (especulación) para usos habitacionales y comerciales pese a que hoy son reservas ecológicas naturales y de recarga acuífera.

Al no ser la Supervía parte de un Plan Metropolitano de Vialidad y Transporte, ni del Programa de Desarrollo Urbano del DF, y tampoco del estudio Encuesta Origen-Destino 2007 del INEGI, sólo se atiende la movilidad de una parte de la zona sur-poniente sin resolver los graves problemas de vialidades en el interior de Santa Fe u otras zonas críticas

por su saturación. De la misma manera, si se transfieren los recursos privados de los inversionistas para obras de mitigación (viveros, barrancas, captación de agua, etc.), el financiamiento habrá de proceder directamente del bolsillo del ciudadano, quien pagará cuotas que se recauden por el servicio. El consumidor asume el costo, la empresa (público-privada) sólo internaliza una parte mínima y el mercado define la compensación ambiental.⁹

Aun cuando el GDF ha prometido que la Supervía reducirá el tiempo de viaje, aminorará el tráfico, disminuirá los gases contaminantes, generará mayor movilidad y ordenamiento vial en la zona, y tratará de contener el crecimiento urbano, tales beneficios son cuestionables pues se incrementará el uso de vehículos (40 mil aproximadamente). Y aunque la zona por la que cruza la Supervía presenta una situación de calidad ambiental media en la escala IMECA, a largo plazo no se reducirá el tráfico en el poniente de la ciudad, la autopista desembarcará en vialidades altamente saturadas y con semáforos, como Luis Cabrera, y es muy probable que se incrementen los niveles de contaminación ambiental. Además del alto costo ambiental, la obra implica también un costo social, pues favorece a empresas extranjeras y a grandes cadenas inmobiliarias (plusvalía de condominios y terrenos), así como a consorcios comerciales y a empresas automotrices al estimular el uso del automóvil (cuadros 1 y 2).

A partir de estos asuntos parece necesario abordar varias posibles alternativas al proyecto Supervía. La primera está relacionada con las rutas de solución a los problemas de vialidad en la zona. Resalta la necesidad de idear y diseñar proyectos integrales, actualizar el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe 2002, iniciar una serie de obras en la Avenida de los Poetas a Las Águilas, adecuaciones a la vía Centenario-Las Águilas, recuperar las propuestas del Colegio de Arquitectos para la zona (Barranca de Hueyetlaco), y mejorar las condiciones de los tres accesos a Santa Fe. La segunda aborda los beneficios que dan los bosques como el Parque Tarango en relación con el agua,

⁹ En julio de 2012 se calculó que la empresa encargada de la Supervía, OHL, obtuvo un beneficio neto de 41.2 millones de euros, que representó un aumento de 10% respecto a 2011. La firma de Juan-Miguel Villarmir opera en más de 20 países. Su actividad, tanto en concesiones como en construcción, le proporciona 93% de este beneficio y 72.6% de sus ingresos. Su activismo en México abarca la construcción del Circuito Exterior Mexiquense, el Segundo Piso Bicentenario del Periférico, el Aeropuerto Internacional de Toluca, la obra civil del sistema Tren Suburbano, la carretera Amozoc-Perote, el desarrollo turístico de Mayakoba, y la polémica Supervía Poniente con el GDF <www.reforma.com>.

CUADRO 1
Justificación del proyecto de la Supervía*

<i>Rubro</i>	<i>Datos</i>
Empleos	10 200
Pasajeros	30 000
Automovilistas	35 000
Costo del peaje	\$25
Crecimiento poblacional en Álvaro Obregón desde 1970	60%
Crecimiento poblacional en La Magdalena Contreras desde 1970	300%
Crecimiento poblacional en Cuajimalpa desde 1970	500%
Expropiación de predios	126
Recorrido	37 km
Distancia de cuota	5.2 km
Tiempo estimado	30 min
Velocidad	80 km/hr
Área total del predio	485 256.30 m ²
Área por construir	380 680.04 m ²

*Contrato asignado de forma directa a Controladora Vía Rápida Poetas conformada por OHL y COPRI.

FUENTE: Elaboración propia con apoyo del Laboratorio de Análisis Socioterritorial (LAST) de la UAM-C, con base en datos del portal de la Supervía y de Planeación y Proyectos de Ingeniería, S.C.

el clima, la diversidad, la infiltración y la reducción de inundaciones en zonas bajas cuando aparecen eventos extremos (lluvias fuertes). Aun cuando se apliquen medidas de mitigación, la tecnología no es capaz de sustituir los beneficios que brinda el ecosistema.

La tercera tiene relación con el riesgo que provocan las decisiones que se toman, y que se verá a largo plazo, pues el deterioro ambiental no se percibe de manera inmediata. Las repercusiones de la decisión de construir la Supervía serán evidentes en 20 o 30 años; ninguna medida de mitigación será suficiente para aliviar las consecuencias de un proyecto de la dimensión de la Supervía, máxime que, como hemos expuesto, su trazo se encuentra atravesado por zonas potencialmente peligrosas. Se sigue apostando a un crecimiento rápido sin el respaldo de una visión transversal sobre el desarrollo y el ambiente.

CUADRO 2

Consideraciones ambientales de la Supervía

<i>Rubro</i>	<i>Datos</i>	
Naves de invernadero en el Bosque de Tarango	1	
Niveles de invernadero en el parque La Loma	1	
Área de desplante	25 088.63 m ²	
Afectación de áreas verdes	29 107 m ²	
Afectación total de árboles	10 160	
Afectación de árboles en vialidades	1 212	
Afectación de árboles en parques urbanos y zonas de barranca	8 948	
Propuesta de áreas verdes creadas	24 313.62 m ²	
Reducción de emisiones contaminantes (COV, CO, Nox, PM10, PM2.5, CO ²)	12 974 ton	
Quema adicional de gasolina	Superior a los 71 millones de litros	
	<i>Valor límite*</i>	
Porcentaje asignado al Fondo Ambiental de los ingresos por autopista	1%	0.080 ppm
Promedio de ozono en el año 2011, región sureste	39	0.13 ppm
Promedio de dióxido de azufre en el año 2011, región sureste	5	0.21 ppm
Promedio de dióxido de nitrógeno en el año 2011, región sureste	15	11 ppm
Promedio de monóxido de carbono en el año 2011, región sureste	10	120 ug/m ³
Promedio de PM10 en el año 2011, región sureste	39	0.080 ppm
Promedio de ozono en el año 2011, región sureste	36	0.13 ppm
Promedio de dióxido de azufre en el año 2011, región sureste	4	0.21 ppm
Promedio de dióxido de nitrógeno en el año 2011, región sureste	12	11 ppm
Promedio de monóxido de carbono en el año 2011, región sureste	9	120 ug/m ³
Promedio de PM10 en el año 2011, región sureste	35	0.080 ppm

* Según las Normas Oficiales Mexicanas de Salud Ambiental.

NOTA: COV: compuestos orgánicos volátiles; CO: monóxido de carbono; Nox: óxidos de nitrógeno; PM10: partículas menores a 10 micrómetros; PM2.5: partículas menores a 2.5 micrómetros; CO₂: dióxido de carbono; ppm: partes por millón; ug/m³: microgramos por metro.

CUADRO 3

Opiniones de algunos actores sociales

SMA-DF	Hasta abril de 2010 no existía una evaluación de impacto ambiental, ni un plan de manejo.
El Poder del Consumidor (OSC)	Señala que con base en un instrumento de consulta, sólo el 6% de la población considera que la construcción genera algún beneficio.
Comisión de Derechos Humanos	El dilema de la viabilidad de la construcción es que el Gobierno del Distrito Federal (GDF) no presentó un estudio consensuado sobre el impacto ambiental, ni una consulta pública.
Secretaría de Turismo del DF	La vía será fundamental para ampliar la movilidad de la ciudad y su conectividad terrestre.
Semarnat	Multa con 2.9 millones a la constructora.
Comisión Nacional del Agua	Mostró serias dudas frente al proyecto, desde el costo de la obra, el paso por barrancas en zonas federales hasta su relevancia para resolver el caso vial frente a una opción como el transporte público.
Comisión Civil de Acompañamiento	Buscó un diálogo entre los opositores (Frente Amplio contra la Supervía) a la Supervía Sur-Poniente y el GDF.
Frente Amplio contra la Supervía	Efectuaron la Caravana por la esperanza para informar los daños que genera la vía de cuota al medio ambiente y a la sustentabilidad de la Ciudad de México.
Vecinos a favor del proyecto	Realizan una segunda consulta y la entregan a la CDHDF reuniendo 22 460 firmas.
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF)	Emitió su recomendación al gobierno local por violaciones a los derechos humanos de los habitantes de las delegaciones Álvaro Obregón y La Magdalena Contreras.
Comités vecinales	Un total de 251 comités vecinales de Álvaro Obregón, Cuajimalpa y La Magdalena Contreras expresaron que necesitan la vialidad.
Especialistas en transporte y urbanismo	Consideraron a la Supervía como un proyecto fallido desde el punto de vista técnico y económico que no resolverá el problema de movilidad en el DF ni reducirá la contaminación.

FUENTE: Elaboración propia con apoyo del Laboratorio de Análisis Socioterritorial (LAST) de la UAM-C.

A manera de conclusión

Es evidente que se ha desatado una situación de conflicto a partir del proyecto. Múltiples voces, actores e instituciones han abordado desde perspectivas diversas y heterogéneas la obra y sus repercusiones. Se trata de una construcción sumamente polémica donde el GDF se baña de verde (*greenwash*) y adopta paliativos inmediatos ante los graves problemas ambientales de la ciudad.

Aun cuando la organización y los conocimientos de los vecinos en contra del proyecto fueron innovadores en tanto no se quedaron únicamente en la queja, no pudieron ni impedir ni modificar la construcción de la obra. En muchos sentidos las autoridades decidieron modificar la consulta y la participación ciudadana que surgió a partir de esta experiencia reduciéndola, arrinconándola y modificando la ley. No sólo no fue posible conservar importantes espacios de intervención y participación ciudadana, sino que ahora éstos serán eliminados cuando se presenten megaproyectos en zonas vulnerables.

Frente a la disputa se plantean dos mecanismos novedosos: los mediadores y la compensación ambiental. Los mediadores no logran desempeñar un papel de intervención real; su tarea más bien parece un mecanismo de contención y no de posibles soluciones. En el mismo tenor, las llamadas “compensaciones ambientales” no alcanzan a ir más allá de lo inmediato, no se tiene un plan a mediano y largo plazos. El GDF se negó al diálogo y mediante un aplazamiento de la decisión final, siguió y terminó la obra. El resultado es una política ambiental contradictoria, sin posibilidad de diálogo o negociación, que no previene ni toma en cuenta el posible desorden urbano y la especulación inmobiliaria de múltiples desarrolladores. Se crea un favoritismo a ciertos grupos y concesionarias, se promueve el transporte privado sobre el público. El beneficio del proyecto, si lo hay, es inmediatista y desinteresado por las repercusiones a largo plazo.

La desigualdad social y espacial del proyecto, la destrucción de los ecosistemas y el desplante de árboles no se podrán compensar. La planeación urbana aparece desfasada de la necesidad de la transversalidad ambiental. Ante este panorama no pocos grupos se organizaron, protestaron y utilizaron mecanismos legales innovadores para impedir la obra; al final los resultados que obtuvieron no reflejaron su potencial organizativo; quizás un punto toral haya sido que varios aceptaron la indemnización que se les otorgó por sus terrenos. Varios grupos ambientalistas y de derechos humanos han alzado sus voces, han pedido

que se reconsidere la obra, pero parece no haber ninguna posibilidad de rectificación: la decisión estaba tomada sin importar el precio. Mientras pocos, entre ellos una importante población flotante de Santa Fe, apoyan el proyecto, lo avalan y establecen sus propios mecanismos de justificación y apropiación del espacio.

Es un panorama complejo donde se enfrentan proyectos distintos de construcción de ciudad, donde es cada vez más evidente la falta de una agencia suficientemente efectiva para legitimar, promover, instalar y cumplir cualquier conjunto de valores, o para presentar alguna agenda con propuestas consistentes y cohesivas. Queda claro que el conflicto denota siempre interacción social y genera identidad, autonomía y diferenciación. El poder y su distribución son la piedra de toque para estallar conflictos. Intereses contrarios entre quienes mandan y quienes obedecen. Riesgos, incertidumbre y vulnerabilidad socioambiental de un proyecto urbano donde muy pocos serán los beneficiarios inmediatos.

Bibliografía

- Borja, Jordi y Manuel Castells (1997), *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus / UNCHS.
- Castells, Manuel (1972), *La cuestión urbana*, México, Siglo XXI.
- Castells, Manuel (1986), *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*, Madrid, Alianza.
- Harvey, David (1973), *Urbanismo y desigualdad social*, Madrid, Siglo XXI.
- Harvey, David (1987), "Flexible Accumulation through Urbanization: Reflections on 'Post-modernism' in the American City", en Ash Amin (coord.), *Post-Fordism. A Reader*, Oxford, Blackwell, pp. 361-386.
- Lefebvre, Henry (1974), *La producción de l'espace*, París, Anthropos.
- Moreno, María (2008), "La producción espacial de lo global: lo público y lo privado en Santa, Ciudad de México", *Alteridades*, vol. 18, núm. 36, pp. 75-86.
- Padilla, Laura (2011), "La Supervía en la Ciudad de México: problemas ecológicos detrás de un proyecto urbano", *Ciencia UNAM*, 13 de octubre, México <ciencia.unam.mx>.
- Pickvance, Christopher G. (1984), "The Structuralist Critique in Urban Studies", en Michel P. Smith (coord.), *Cities in Transformation. Class, Capital and the State*, Londres, Sage.
- Pickvance, Christopher G. (2003), "The Rise and Fall of Urban Movements and the Role of Comparative Analysis", *Environment and Planning D, Society and Space*, vol. 3, pp. 31-53.

- Redorta, Josep (2004), *Mediación. Cómo analizar los conflictos*, Barcelona, Paidós.
- Saunders, Peter (1986), *Social Theory and the Urban Question*, Nueva York, Holmes and Meier.
- Zambrano, Luis (2010), “Supervía en el D.F. Perturbaciones locales de efectos regionales”, *Ciencias*, núm. 99, pp. 60-63.

Documentos consultados

- Foro Público sobre Movilidad Urbana, Ambiente y Derechos Humanos (2010), “Informe a la Ciudad de México y a la Comisión de Derechos Humanos: La Supervía a debate: mitos y realidades”, *Documento de trabajo*, México, Frente Amplio contra la Supervía / CENCOS.
- Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (2011), “Sistema vial de puentes, túneles y distribuidores al sur poniente de la Ciudad de México”, Informe, México, GDF.
- Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal (2010), “Manifestación de impacto ambiental. Sistema vial de puentes, túneles y distribuidores al sur-poniente de la Ciudad de México”, Informe, México, GDF.

Páginas web consultadas de abril a septiembre de 2012

- <<http://www.fundacionpreciado.org.mx/biencomun/bc189-190/Supervia.pdf>>
- <http://directorio.cd hdf.org.mx/libros/recomendaciones/2011/Reco01_2011b.pdf>
- <<http://tlalpan.info/presentan-plan-b-para-la-supervia-con-minimo>>
- <<http://www.paot.org.mx/index.php?module=paginas&func=display&pageid=490>>
- <www.cencos.org> (Informe a la Ciudad de México y a la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal)
- <http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5136096&fecha=22/03/2010>
- <<http://www.jornada.unam.mx/2010/04/07/index.php?section=capital&article=033n1cap>>
- <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102059.html>>
- <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102328.html>>
- <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/102751.html>>
- <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/104010.html>>
- <<http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota15338.html>>
- <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/104759.html>>
- <<http://www.jornada.unam.mx/2011/01/17/index.php?section=capital&article=037n3cap>>

<<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/104918.html>>
<<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/104931.html>>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/01/24/index.php?section=capital&article=034n1cap>>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/01/28/index.php?section=capital&article=035n1cap>>
<<http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota20229.html>>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/02/18/index.php?section=capital&article=038n1cap>>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/03/11/index.php?section=capital&article=038n1cap>>
<<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/105475.html>>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/04/02/index.php?section=capital&article=030n1cap>>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/04/06/index.php?section=capital&article=040n1cap>>
<<http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota30548.html>>
<<http://www.eluniversaldf.mx/otrasdelegaciones/nota30559.html>>
<http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=586608>
<<http://www.jornada.unam.mx/2011/12/06/capital/036n1cap>>
<www.reforma.com>

Acerca de la autora

Miriam Alfie Cohen es profesora investigadora del Departamento de Ciencias Sociales de la UAM-Cuajimalpa. Es doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Iberoamericana, campus Santa Fe, investigadora nacional nivel II, y autora de varios libros y artículos relacionados con temas socioambientales.