

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

---

*Nada humano me es ajeno*

LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

***Megaproyectos entre el interés social y el interés privado: el  
Caso de la Supervía Sur-Poniente en la Delegación  
Magdalena Contreras***

TRABAJO RECEPCIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADA EN CIENCIA POLITICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA:  
KARINA HERNÁNDEZ JIMÉNEZ

DIRECTOR:  
DR. VÍCTOR MANUEL DELGADILLO POLANCO

LECTORES:  
MTRO. MARIO EDUARDO MANCILLA GONZÁLEZ  
DRA. NIVIA MARINA BRISMAT DELGADO  
DRA. CLAUDIA FRISIA PUEBLA CADENA  
DR. VÍCTOR HUGO MARTÍNEZ GONZÁLEZ

MÉXICO D.F. FEBRERO 2012.

## SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

### RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

### DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

## AGRADECIMIENTOS

La presente Tesis es un esfuerzo en el cual, directa o indirectamente, participaron varias personas leyendo, opinando, corrigiendo, teniéndome paciencia, dando ánimo, acompañándome en los momentos de crisis y en los momentos de felicidad.

Agradezco al Dr. Víctor Manuel Delgadillo Polanco por haber confiado en mi persona, por la paciencia y por la dirección de este trabajo. Al Mtro. Mario E. Mancilla González por los consejos, el apoyo y el ánimo incondicional que me brindó. A la Dra. Nivia M. Brismat Delgado por su atenta lectura de este trabajo, por sus acertados consejos y correcciones del mismo. A la Dra. Claudia F. Puebla Cadena por su generosa participación en esta investigación, además de su cariño, apoyo y confianza. Por último y no menos importante al Dr. Víctor Hugo Martínez González por sus comentarios durante el proceso de la Tesis.

En especial quiero agradecer a la Mtra. Alicia Pastrana Ángeles por su colaboración en la corrección y redacción de la tesis, la cual sin su ayuda, no habría obtenido el trabajo que presento.

Asimismo quiero agradecer con todo el corazón, respeto y admiración a los seres que me dieron la vida, que confiaron en mí y nunca me dejaron sola durante toda mi formación académica, Mayola Jiménez Trejo y Lucio Jesús Hernández Navarrete. No puedo dejar de mencionar a mi hermano Jesús Hernández Jiménez, el cual admiro y quien me ha servido de ejemplo para continuar con mis estudios, eternamente agradecida, los quiero mucho.

Finalmente y sin dejar de mencionar a nadie quiero agradecer a todos mis amigos, familia y aquellas personas especiales que ya no están conmigo físicamente pero que los llevo en el corazón.

# ÍNDICE

Agradecimientos.....	2
Índice.....	3
Introducción .....	5
Capítulo I: Marco teórico conceptual.....	11
1.1 Planeación urbana .....	11
1.1.1 Megaproyectos en México .....	15
1.1.2 Gestión del espacio público.....	19
1.2 Toma de decisión .....	22
1.3 Políticas Públicas.....	23
1.3.1 El modelo de la política burocrática.....	27
1.3.2 Participación política y social .....	29
Capítulo II: Supervía Sur-Poniente .....	32
2.1 Antecedentes del Sistema Vial de Puentes Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la ciudad de México (svptdspm) .....	32
2.2 Supervía Sur-Poniente.....	43
2.2.1 Localización Geográfica .....	46
Capítulo III: Efectos, afectados y conflictos por la Supervía sur-poniente.....	49
3.1 Afectados.....	49

3.2 Intervención de Partidos Políticos.....	59
3.3 Intereses políticos, sociales y económicos .....	62
3.4 Gestión del conflicto .....	67
Conclusiones .....	75
Anexo 1.....	80
Anexo 2.....	122
Bibliografía.....	123
Fuentes hemerográficas.....	125
Otras fuentes.....	126

## INTRODUCCIÓN

México es una de las ciudades más grandes del mundo en donde existen grandes problemas debido al número de población con la que cuenta. Según estadísticas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), aproximadamente el 50% de la población en el mundo vive en ciudades, mientras que el 75% de nuestra población mexicana vive en ciudades. El Distrito Federal (DF) y su área metropolitana<sup>1</sup> es la ciudad más poblada de México, es similar con ciudades de América Latina como Sao Pablo en Brasil.

La ciudad es un fenómeno de naturaleza social, en la cual se origina el ámbito urbano, es decir, es el lugar en donde viven distintos grupos sociales, en consecuencia, con diferentes especies de animales (domesticación). Además, la ciudad es considerada como un depositario del proceso de civilización, la cual evoluciona con el paso del tiempo y busca vivir mejor, es decir, modifica paulatinamente su modo de vida. Por ejemplo, ante el uso de la nueva tecnología y la especialización del trabajo, que origina división social, la población migra del campo a la ciudad en busca de mejores oportunidades de vida.

Al existir en las ciudades una mayor densidad poblacional, las relaciones entre sus habitantes son consideradas complejas, ya que la convivencia diaria de los diversos grupos sociales que la habitan es conflictiva por sus diferentes tendencias culturales, sociales y políticas. Asimismo, el Estado es el garante de solucionar los conflictos que se presentan, en una sociedad donde la

---

<sup>1</sup> Al tener un incremento del área urbana hacia uno o varios municipios limítrofes, considera Gustavo Garza que adquiere un carácter metropolitano y si ésta se junta con dos o más zonas metropolitanas se le denomina megalópolis; México es considerada una megalópolis, ya que su área urbana se ha unido con metrópolis como Toluca, Hidalgo y Puebla (Garza, 2000: 238)

economía de mercado es desigual, por los diferentes intereses que se generan en el proceso de toma de decisión para distribuir los recursos.

De la misma manera que la sociedad evoluciona, también lo hacen el sistema político y económico. De este modo, en México se ha transformado de un Estado benefactor<sup>2</sup> a un sistema capitalista<sup>3</sup>, lo cual tiene diversas consecuencias, por ejemplo: el adelgazamiento del Estado, la polarización social, el privilegiar los negocios privados y el apoyo al uso de la tecnología moderna.

En ocasiones el gobierno aplica soluciones inmediatas, frente a la presión social, para resolver los problemas urbanos, una de ellas es la construcción de grandes proyectos de infraestructura, como la edificación de puentes vehiculares, segundos pisos, casas habitación, plazas comerciales, estadios, líneas del metro, etc., y así "... todo tipo de construcción, infraestructura y equipamiento que se extiende, desde su centro, en todas direcciones en forma "más o menos" continua, se conoce como "área urbana"." (Garza, 2000: 238), la cual se ha extendido con el paso de los años, por ciertos factores como el incremento de la población, la necesidad de una vivienda, la migración campo-ciudad, etc. No obstante, a veces dichas soluciones solo resuelven temporalmente el problema.

Ahora bien, la presente tesis, contempla un periodo de investigación sobre la Supervía Sur-Poniente desde el 21 de abril del 2008 hasta el 24 de octubre del 2010<sup>4</sup>, respecto al análisis del efecto social y urbano, que provocó, hasta el momento la toma de decisión para construir el

---

<sup>2</sup> Para comprender más a fondo véase Stiglitz, Joseph. (2002) *El malestar en la globalización*.

<sup>3</sup> *Ibíd.*

<sup>4</sup> La fecha de corte de investigación es debido a un mes después del IV informe de gobierno de, Marcelo Ebrard, Jefe de Gobierno del Distrito Federal

megaproyecto en la delegación Magdalena Contreras,<sup>5</sup> donde habito y he vivido durante más de veinte años. Es importante mencionar, que aunque esta zona se ha visto beneficiada por la construcción de una gran infraestructura<sup>6</sup> como los deportivos “Casa Popular”, “Foro Cultural”, pequeñas plazas comerciales, campos de fútbol, condominios, residencias etcétera, la unión de vecinos busca defender su tranquilidad en su entorno urbano con calidad de vida, al mismo tiempo que defiende su patrimonio familiar.

Por tal razón, el objetivo de estudio es conocer un caso de varios conflictos actuales por causa de la toma de decisión por parte del Gobierno del Distrito Federal, la cual dio lugar a la construcción de un megaproyecto denominado Supervía Sur-Poniente, el cual pretende solucionar “parcialmente” un problema de conectividad al sur poniente del Distrito Federal (DF).

Por lo tanto, pretendo en esta investigación evidenciar, mediante el discurso político, determinar cuáles son los principales criterios de los tomadores de decisión para construir la vialidad, así como las ventajas y desventajas que tiene el megaproyecto y los efectos que tiene en la población. La crítica de la toma de decisión me permitirá conocer la realidad de la gestión pública y el rol de algunos individuos involucrados.

Las hipótesis de trabajo de la construcción de la Supervía Sur-Poniente, de manera general son: ¿Cómo se estructuró el proceso de decisiones del Gobierno del Distrito Federal para construir la Supervía Sur-Poniente? ¿Cuáles fueron los impactos en los habitantes de la delegación Magdalena Contreras?, algunas específicas son: ¿Cómo se desarrolló el proceso de la toma de decisiones de la Supervía Sur-Poniente por parte del Gobierno del Distrito Federal? ¿Cuáles han

---

<sup>5</sup> Para mayor información ver la página <http://www.mcontreras.df.gob.mx/geografia/index.html>.

<sup>6</sup> Por infraestructura se entiende el conjunto de obras públicas de utilidad general, hechas casi siempre con capital público (Ricossa, 2004: 210).

sido los efectos para los habitantes en Magdalena Contreras? Y ¿De qué manera el Gobierno del Distrito Federal ha gestionado su relación con los más afectados de esta delegación debido a la construcción?

Lo interesante de esta investigación, es aportar de entre varias perspectivas, una en particular, respecto al desempeño de las autoridades cuando toman una decisión al gestionar, administrar y organizar el DF, y evaluar lo capaces, eficientes o deficientes que son, puesto que en la mayoría de las veces, en sus decisiones no son tomadas en cuenta las consecuencias que provocan. Por ejemplo, la construcción de obras, la cual pretende una mejor ciudad o calidad de vida, así como mejorar la movilidad de la ciudadanía.

El análisis de estudio de los megaproyectos, los cuales generan conflictos sociales e intereses económicos, se pueden concebir desde diferentes ámbitos: En primer lugar está el ámbito social, el cual está relacionado con el proceso de la construcción de la agenda de una Política Pública y estudiar la población afectada, además de los conflictos que se generan. En segundo lugar el ámbito político, se refiere a la participación política y las relaciones de poder que tienen los actores que participan en la toma de decisión en el caso de estudio. Finalmente, en tercer lugar, lo urbano en el cual se estudian las categorías del urbanismo para conocer el funcionamiento de la infraestructura a construir.

La importancia que tiene el análisis son los argumentos de los actores involucrados y porque se toman dichas decisiones, pues esto aporta conocimientos para la comprensión de la “necesidad” de construcciones como la Supervía Sur-Poniente que proporciona un nuevo panorama en la delegación Magdalena Contreras, así como lo que hay detrás de esa decisión, es decir, el interés

individual de cada actor involucrado, de acuerdo al discurso que cada uno presenta y del porqué se ha tomado la decisión.

El supuesto hipotético es que el proyecto en vez de beneficiar principalmente a los colonos de San Jerónimo Lídice, San Jerónimo Aculco, El Tanque, La Malinche, Las Cruces, San Bartolo Ameyalco, San Bernabé y Cuauhtémoc, los perjudicará pues provocará una importante transformación a su patrimonio. Asimismo con la construcción de la Supervía Sur-Poniente el Jefe de Gobierno del Distrito Federal (JGDF) logrará el apoyo de ciertos sectores de la población, y podrá perfilarse para las próximas elecciones presidenciales que se llevarán a cabo en el 2012, año en que termina la construcción de la vialidad en la delegación Magdalena Contreras.

La Metodología utilizada para esta investigación es mediante la revisión de teorías y bibliografía vistas durante mi formación en la Universidad, en específico, la teoría de Toma de Decisión, conceptos de la Administración Urbana y de las Políticas Públicas. Además realicé investigación de campo: asistí a reuniones, asambleas y juntas de las personas organizadas y afectadas por la construcción de la vialidad, y conseguí algunas entrevistas con los principales involucrados. Finalmente utilizo una cronología del caso, basado en notas publicadas en dos periódicos “La Jornada” y “El Reforma”, lo cual me permitió conocer los argumentos por parte de los tomadores de decisión y los afectados.

Así el presente texto se divide en tres partes, la primera “Marco Teórico Conceptual” expone la teoría y conceptos que utilizo para el análisis de la investigación; la segunda, titulada “Supervía Sur-Poniente”, describe básicamente la vialidad desde los antecedentes hasta su localización geográfica y; finalmente, la tercera “Efectos, afectados y conflictos por la Supervía Sur-

Poniente”, es el análisis de las acciones de los actores involucrados y de cómo el Gobierno gestiona la toma de decisión de la construcción y de las personas perjudicadas por dicha decisión.

Por último, la experiencia que me deja esta investigación es amplia, ya que no fue nada fácil analizar y criticar la toma de decisión por parte del Gobierno del Distrito Federal (GDF), puesto que soy habitante de la demarcación, por la cual cruzará la vialidad. Sin embargo es de suma importancia conocer a fondo las situaciones que acontecen en cuanto a solucionar un problema de carácter político-social, y las consecuencias que esto provoca en una de las ciudades más pobladas como lo es el Distrito Federal.

# **Capítulo I: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL**

En este primer capítulo se exponen los conceptos y las teorías que se utilizarán a lo largo del análisis del tema, así el lector conocerá y comprenderá los términos que se manejan en el campo de la administración pública y urbana con respecto a cómo se lleva a cabo la planeación de un megaproyecto, además de conocer qué ventajas y desventajas tiene la realización de un megaproyecto, se abordará el estudio de la gestión del espacio público-privado. Para concluir, presentaré el estudio de la construcción de la agenda de una política pública con el fin de analizar la manera de tomar una decisión gubernamental.

## **1.1 PLANEACIÓN URBANA**

El crecimiento y la extensión urbana<sup>7</sup> de la ciudad de México, en casi todo su proceso, ha sucedido sin una planeación que favorezca un desarrollo urbano adecuado, pues esa zona geográfica presenta alto riesgo sísmico, está sobre lechos lacustres, se encuentra en una cuenca es un lugar que presenta deficiencias por la falta de agua potable y de vialidades, así como de altos costos al proporcionar los servicios de primera necesidad, además de la gran presión social inherente, y el creciente deterioro ecológico del medio ambiente (Ramírez y Stolarski, 1993: 14).

La planeación urbana debe entenderse como “...el intento de controlar situaciones futuras mediante acciones ex profeso realizadas con antelación en la atención al sistema hidráulico, los estrechos controles sobre el abasto alimentario y los materiales de construcción...” (Hiernaux,

---

<sup>7</sup> Existen dos tipos: una urbanización con desarrollo y una sin desarrollo, la primera se refiere, “...cuando el crecimiento económico nacional y el desarrollo del país se producen al mismo tiempo... (Y la segunda)...cuando el auge económico nacional y el desarrollo son ambos incapaces de responder a las necesidades de una población creciente...” (Cheru, 2008: 41).

1998: 707). Asimismo, la planeación debe considerar un método que persiga la articulación de esfuerzos y recursos en función de objetivos generales y circunstancias cambiantes. El Gobierno debe, por ello, producir instrumentos flexibles, capaces de sumar y conducir el más amplio espectro de sujetos sociales en torno a consensos que preserven la función reguladora del Estado frente a los diferentes problemas que presenta la realidad.

La estructura de planeación urbana con la que cuenta el Distrito Federal (DF), desde 1998, se regula mediante el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, cuyo objetivo es establecer, en el ámbito territorial, las condiciones para mejorar los niveles de calidad de vida y las que permitan el desarrollo de actividades productivas y la creación de empleos. Otro propósito es evitar la ocupación urbana de las áreas naturales. Este marco de planeación metropolitana está sujeto al acuerdo político<sup>8</sup> de los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México (58 municipios conurbados). También participa la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, quien se encarga de supervisar dicho programa.

Por otra parte, el Programa General de Desarrollo Urbano del DF (PGDUDF), únicamente se aplica en esta zona territorial. El Consejo Asesor de Desarrollo Urbano del DF participó en la elaboración del programa, el cual fue publicado en la Gaceta Oficial del DF en el año 2003 y consignado por la Asamblea Legislativa del DF. Dicho programa establece como objetivos mejorar la calidad de vida de la población en el marco de una integración nacional y regional armónica y equilibrada, además de organizar las delegaciones centrales, disminuir el proceso de migración hacia los municipios conurbados, favorecer el acceso equitativo a la vivienda y el aprovechamiento de la infraestructura, los equipamientos y los servicios existentes, evitar la

---

<sup>8</sup> Que no obliga a las partes a nada, puesto que no es una ley.

aparición de asentamientos humanos en áreas de conservación, de riesgo y conservar la fisonomía urbana y el patrimonio cultural.

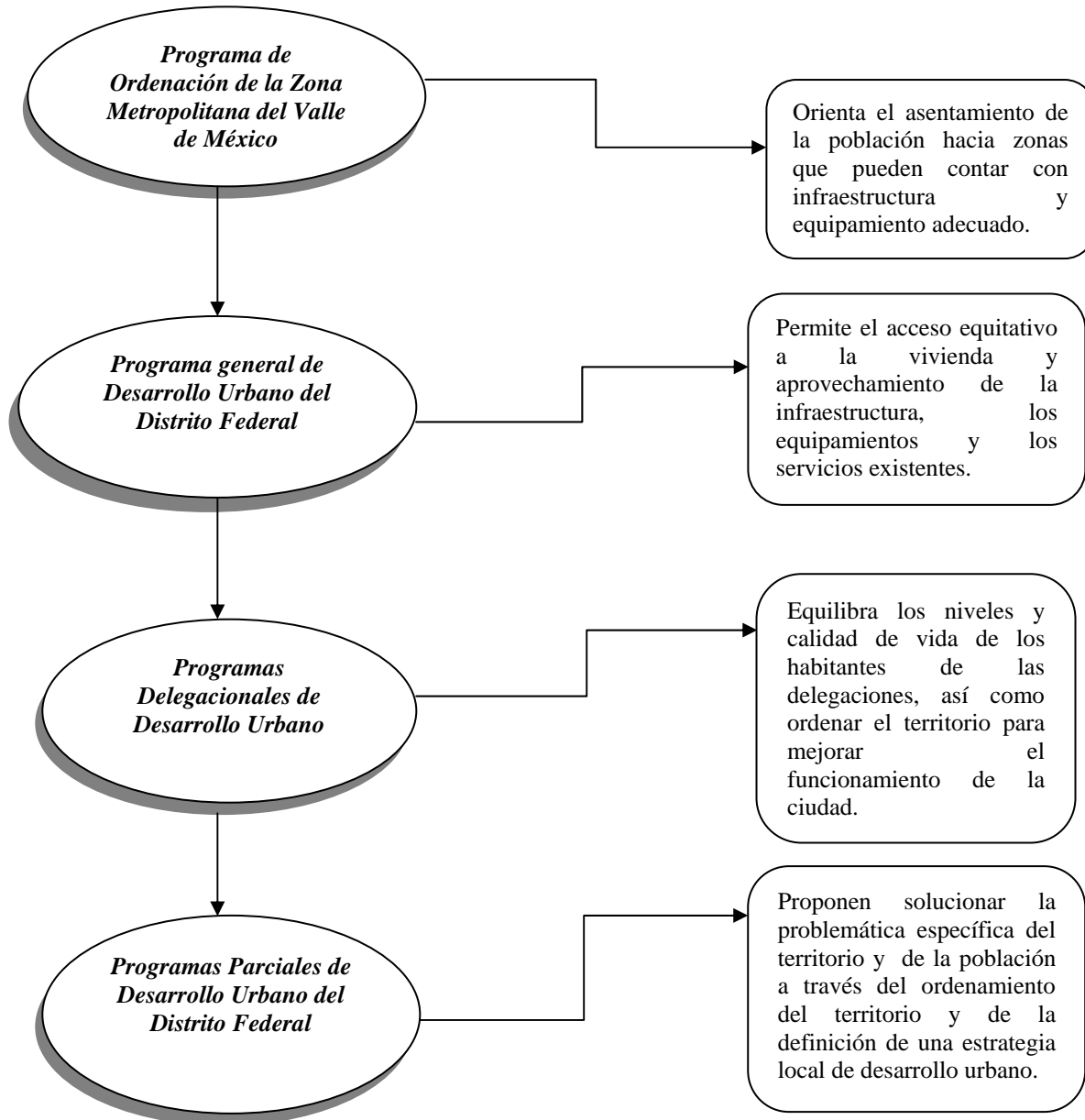
Asimismo, en el año de 1997, el Consejo Asesor de Desarrollo Urbano del DF participó en la elaboración de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano, los cuales fueron publicados en la Gaceta Oficial del DF, consignado por la Asamblea Legislativa del DF e implementados en las delegaciones correspondientes. Básicamente, los objetivos de los programas son complementarse y subordinarse al Programa General al interior de cada Delegación, así como pretender equilibrar los niveles y la calidad de vida de los habitantes de las delegaciones. Los programas se encargan finalmente de ordenar el territorio para el mejor funcionamiento de la ciudad en su conjunto.

La Ley de Desarrollo Urbano del DF establece periodos de actualización mínima de tres años para los Programas Delegacionales. Sin embargo, en la práctica dicha actualización demora más tiempo, en algunos casos, como en Tlalpan y Coyoacán que, debido a conflictos entre distintos actores sociales, han prolongado la actualización de los programas. Actualmente algunos de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano vigentes fueron consignados desde el año 2005.

En la Gaceta Oficial del DF, se publicaron desde el año de 1998, con vigencia específica y consignada por la Asamblea Legislativa del DF, un total de 31 Programas Parciales de Desarrollo Urbano, los cuales se realizaron con la participación de la población beneficiada. Su objetivo es constituir la denominación genérica para cualquier tipo de programa localizado territorialmente en las áreas de actuación que consignan los Programas General de Desarrollo Urbano del DF y los Delegacionales. Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano proponen solucionar la problemática específica del territorio y de la población a través del ordenamiento del territorio y

de la definición de una estrategia local de desarrollo urbano, en cuanto al uso de suelo local, las necesidades locales de zonas barrios, colonias y poblados rurales.

**Diagrama 1** *Planeación Urbana del Distrito Federal*



Fuente: creación propia

### ***1.1.1 Megaproyectos en México***

El proceso de Globalización en el mundo fue indudablemente fortalecido por la revolución de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Es por eso que la Globalización ha abierto las economías nacionales e incrementando la movilidad de los factores de producción, ha reducido también el poder de los Estados nacionales en el manejo independiente de sus asuntos económicos (Carmona, 2005: 28-29).

Asimismo, la Globalización facilita “el rápido desarrollo de servicios avanzados y especializados servicios financieros, la infraestructura de telecomunicaciones, los desarrollos inmobiliarios y los servicios industriales que han dado un nuevo impulso a la Inversión Extranjera Directa y al Mercado Internacional” (Carmona, 2005: 29). Entonces, el discurso estratégico de las autoridades y de los gobiernos se refiere a la intensificación de los mercados subnacionales, con el objetivo de incrementar los recursos disponibles para el gasto social, es decir, educación, salud, pensiones, vivienda, etcétera. Además el Gobierno busca un mayor crecimiento económico, ampliar las oportunidades para recibir inversiones mediante grandes proyectos urbanos y así poder combatir la pobreza que en toda ciudad existe (Carmona, 2005: 29).

Ahora bien, a pesar de la complejidad que implica definir el concepto, un *megaproyecto* se entenderá como aquellas “...intervenciones espaciales que son de gran magnitud por el capital financiero invertido, la superficie incorporada, su ubicación, la tecnología requerida, el diseño de forma, tamaño y estructura de la obra, además de lo que ésta representa para la comunidad local, para la ciudad y su imagen nacional e internacional” (Ramírez, 1998: 68).

Cuando se habla de *área urbana* se entenderá “la base física de una ciudad, es el tejido urbano formado por todo tipo de construcciones, infraestructura y equipamiento que se extiende, desde

su centro, en todas direcciones en forma más o menos continua” (Garza, 2000: 237). La expansión del área urbana tiene diversidad de consecuencias, una es el *impacto urbano y ambiental*, es decir, aquellas transformaciones del espacio público, debido a la Globalización, y otra es la *acumulación de capital* de una sociedad determinada, es decir, el crecimiento económico de la ciudad.

Los megaproyectos tienen como objetivo satisfacer la “...necesidad de coordinar los sistemas de transporte, de enfrentar de manera integrada las densidades y los usos de suelo y mejorar la movilidad...” (Carmona, 2005: 38) de la sociedad que lo demanda al tener un incremento poblacional, se encuentra en constante afán de satisfacer sus necesidades para desplazarse de un lugar a otro en la gran ciudad que vive.

El impacto sobre el medio ambiente no está considerado como un problema importante en la construcción de un megaproyecto, además no existe una planeación estratégica<sup>9</sup> a nivel local para insertar o integrar las diferentes acciones planeadas en el territorio urbano o rural. El doctor investigador Joel Audefroy (2008) señala en su obra “Construcción de riesgos: los megaproyectos en México” que estos megaproyectos se construyen porque se impone el interés de los negocios privados sobre el interés público o colectivo de un lugar determinado. Otra causa que justifica la construcción es el discurso público, es decir, la obra generará empleos, la movilidad de la sociedad será mejor y el crecimiento económico será importante para la sociedad beneficiada con el proyecto.

---

<sup>9</sup>Técnicas de administración de empresa en la planificación de la ciudad. El objetivo [...] será el de hacer planes para acciones exitosas que estén basadas en la racionalidad y en la negociación de intereses de participantes en posiciones opuestas o en competencia. Carmona, Marisa. (2005) *Globalización y Grandes Proyectos Urbanos. La respuesta de 25 ciudades*.

Los megaproyectos pueden diferenciarse según el tipo de financiamiento que se utilice para su construcción. Algunos megaproyectos son financiados por el Estado y otros por el sector privado, también existe la posibilidad de que los recursos sean mixtos, es decir, que el Estado y el ámbito privado compartan el financiamiento de la construcción.

### ***Megaproyectos: ventajas y desventajas***

Toda construcción de megaproyectos tiene ventajas y desventajas, ya que éstos son planeados para beneficiar a la mayoría de la población de una ciudad y lograr que solo una minoría resulte afectada. Sin embargo esta relación puede invertirse; es decir, en algunos aspectos beneficia a una minoría y perjudica a la mayoría y en ese sentido existe la posibilidad de que las ventajas se conviertan en desventajas.

Una de las ventajas de los megaproyectos es cambiar la condición degradada de la ciudad, mediante la creación de la infraestructura que genere nuevos espacios y desarrolle procesos multiplicativos de servicios para la atracción de inversionistas. Esto se considera un detonador para la formación de una ciudad competitiva (Carmona, 2005: 38) y permite que su economía se incremente, puesto que las negociaciones y relaciones con otras ciudades se impulsan gracias al desarrollo de la actividad productiva y al uso de nueva tecnología.

Otra de las ventajas es la coordinación o descoordinación que los constructores tienen con los sistemas de transporte público. Esto dependerá del tipo de megaproyecto que se construya, pues cuando se proyecta un mega centro comercial, por ejemplo, no es necesario negociar el transporte de manera directa ya que en muchos casos, su ubicación se encuentra más céntrica a la ciudad y el transporte es suficiente para satisfacer la demanda de traslado de la población. En cambio, una vialidad rápida, la creación de una nueva ciudad dentro de una ciudad; (un cierto tipo de

fraccionamiento), es necesario llegar a un acuerdo con el sistema de transporte para que se modifique su ruta y ayude, con ello, a mejorar el traslado de las personas.

Es evidente la necesidad de introducir ciertos servicios, al existir transformaciones importantes, para que la población aledaña a la construcción se vea beneficiada. Con respecto al uso de suelo, las plusvalías aumentan y la accesibilidad y los cambios en el sistema de transporte son indispensables para mejorar la conexión de las periferias con el centro de la ciudad.

Por otra parte, las desventajas que se vinculan con la construcción de los megaproyectos varían, dependiendo del tipo de proyecto. Sin embargo, dentro de un panorama general de los daños, se considera el aumento de tráfico durante el transcurso de la construcción, ya que la mayoría de las veces se cierran vialidades, se obstruyen carriles de vías rápidas o muy transitadas, lo cual genera el aumento del flujo vehicular y provoca una mala imagen de la ciudad. Otra desventaja es la dificultad de reforestar las zonas que poco o mucho se perjudicaron a causa de las construcciones, es decir, el suelo que no es utilizado debajo de las obras.

También hay que tener en cuenta que “uno de los riesgos que implica la construcción de megaproyectos, por su impacto en el medio ambiente, es la destrucción del hábitat natural al mismo tiempo que instaurar ambientes artificiales.” (Audefroy, 2008: 61), esto ocasiona que el medio ambiente se vea afectado y la calidad de vida de los habitantes se deteriore con el paso del tiempo, aun cuando la ciudad se considere competitiva con el uso de tecnología y la imagen de la ciudad se transforme.

Sin embargo, es importante mencionar que, al construir un megaproyecto, los efectos generados por los desastres naturales o antropogénicos no son considerados un daño importante, porque no existen estudios de impacto confiables que los determine como un riesgo y ocasionen que la

construcción se detenga. Por el contrario, cuando se hace obligatorio presentar estudios de impacto se limita el estudio de riesgo a una situación muy localizada del daño que ocasionará la construcción y de ese modo se evita cancelar el proyecto, aunque sí existan riesgos severos. (Audefroy, 2008: 58)

Otra de las desventajas de los megaproyectos es el financiamiento de la construcción cuando es una inversión mixta, donde participa el ámbito público y el ámbito privado y el interés de ambas partes es general; es decir no buscan un interés común ni que la mayoría de los habitantes se beneficie. Eso provoca en la zona en la que se construye un megaproyecto el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad, lo que genera conexiones en las periferias-centro (y viceversa) de la ciudad (Audefroy, 2008: 58), todo lo cual ocasiona mayor flujo de automóviles, el aumento de asentamientos irregulares y la demanda de servicios básicos por parte de la población.

Ahora bien, la concentración de las principales actividades (económicas, sociales y culturales) de una ciudad se localizan en el centro de ella, por lo que se incrementa en esa zona el flujo de personas y vehículos, lo cual genera una desconcentración de población (migración) hacia las periferias, ya que el costo por habitar en el centro es mayor que el de vivir en la periferia de la ciudad.

### ***1.1.2 Gestión del espacio público***

Actualmente en el DF el tema del espacio público ha sido discutido. Una de las causas de su estudio se debe a que no es posible caminar en una banqueta, jardín o parque sin encontrar algún o varios negocios informales. Estos negocios se establecen en distintos lugares como afuera de los hospitales, los mercados fijos, las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro

(STCM), los paraderos de camiones, las paradas de los mismos, etc., con lo cual es invadido el espacio que pertenece a todos los que habitamos en la ciudad.

Son varias las circunstancias por las que existen negocios informales en lugares inadecuados. Sin embargo, una de ellas es la falta de información con respecto al espacio público (no es de nadie y me puedo establecer, pues el costo es mucho menor al de la renta de un local) ya que, al parecer, se ha perdido la importancia del uso y cuidado de dichos espacios, los cuales "...se han vuelto un territorio peligroso y hostil, dominado por quienes se han impuesto sobre los otros" (Merino, 2010: 11).

Otra de las posibles causas del porqué un espacio público no es del todo respetado, es la confusión que existe cuando hablamos "... de lugares (espacios, sectores), de lógicas (universalistas o particularistas) o de conjuntos de valores (una ética pública vs las decisiones privadas)." (Rabotnikof, 2010: 25) No se sabe a ciencia cierta cuáles son o no espacios públicos o espacios privados.

Por otra parte, Nora Rabotnikof considera que la diferencia entre lo público y privado se puede entender mediante tres criterios heterogéneos:

El primero establece que "Lo público, es de interés o de utilidad común a todos, lo que atañe al colectivo, lo que concierne a la comunidad y, por ende, la autoridad de allí emanada, en contraposición a lo privado como aquello que se refiere a la utilidad y el interés particular..." (Rabotnikof, 2010: 28).

El segundo criterio considera que "... lo público se asocia a lo que es y se desarrolla a la luz del día, lo manifiesto y ostensible en contraposición a aquello que es secreto, privado, oculto..." (Rabotnikof, 2010: 29).

El tercer criterio se refiere “lo que es de uso común, accesible para todos [...] público, en este caso, es aquello que, al no ser objeto de apropiación particular, se halla abierto, distribuido” (Rabotnikof, 2010: 30).

En los tres criterios el sustantivo “público” se entiende como el conjunto de los que se benefician de la apertura de sus espacios de manera variable, es decir, se piensa en un espacio donde lo común y lo general, lo visible y lo abierto, pueden coincidir en grados variables.

Para Mauricio Merino los tres criterios que menciona Nora Rabotnikof respecto al espacio público es apropiado, sin embargo, él considera “... que si algo no es de utilidad o de interés colectivo; si algo no se conoce, no se sabe o se oculta; o si algo no es accesible y abierto tampoco puede definirse como si fuera público. Quizás podría sostenerse que los usos de lo común pueden ser estrictamente privados, como sucede con la utilización de los bienes públicos<sup>10</sup>...” (Merino, 2010: 12)

Por otro lado, lo público y lo privado han estado asociados a dos ejes conceptuales: “propietario” y “acceso”, es decir, por un lado se determina propietario del espacio público al Estado y por otro lado, es un particular quien accede a dicho espacio. El primero se relaciona con instituciones cuyo patrimonio material y financiamiento provienen de algún nivel de la organización política del Estado. El segundo, en cambio, se vincula con individuos o grupos particulares, con factores económicos e ideológicos en común. Es entonces, que “...se comenzó a pensar el espacio público como una esfera autónoma o escenario de la participación social, lugar de despliegue de la

---

<sup>10</sup> ...aquel bien que posee características que lo hacen de consumo público y no privado. De Haro, A., García, G., Gil, J.R. y Ramírez, E. “Las fuentes económicas de la nueva gestión pública. Sobre los aportes de la economía para el estudio del funcionamiento de las burocracias públicas”. En: Arellano, D. (coord.) *Más allá de la reinvencción del gobierno: fundamentos de la nueva gestión pública y presupuestos por resultados en América Latina*, CIDE y Miguel Ángel Porrúa, México, 2004.

argumentación pública y en algunos casos, instancia de descentralización de las decisiones” (Rabotnikof, 2010: 42).

Para Merino nadie debería tener dudas “... cuando alguien se apropia de lo que debe ser público, ya que se está cometiendo un acto de corrupción, es decir, la apropiación ilegítima del espacio público. Y de apropiación hablamos, también, cuando se utiliza como si fuera privada la información que se genera en la administración pública o se oculta el origen y el destino de los dineros públicos” (Merino, 2010: 13).

Históricamente, dentro del DF, se corrompe lo público cuando las vialidades existentes diseñadas para vehículos, y las que se encuentran en proceso, son consideradas un espacio público, es decir, que su uso es colectivo y de accesibilidad general para toda persona que cuente con un automóvil o se traslade en transporte colectivo, público o privado. Sin embargo, cuando en las vialidades se determina que el uso del espacio se cobrará o se establece una cuota, éste se iguala a un espacio privado delimitado, por lo tanto excluye a aquellas personas que no cuentan con recursos suficientes para trasladarse en vehículos por vías de paga.

## **1.2 TOMA DE DECISIÓN**

Entendemos por toma de decisión “...un proceso en el que se elige o selecciona determinada opción; entonces la noción de decisión implica un punto o una serie de puntos en el tiempo y el espacio que marca el momento en el que los diseñadores de las políticas asignan valores” (Parsons, 2007: 273).

Además tomar una decisión supone una democracia representativa y participativa, ya que existe la interacción entre el gobierno y la población, es decir, una de las partes demanda satisfacer ciertas necesidades y la otra procura responder a las peticiones.

Hablar de la toma de decisiones también se refiere a la administración, la cual es definida “...como el arte de “conseguir que se hagan las cosas” [...] donde se establecen principios para asegurar la acción combinada entre grupos de hombres” (Simon, 1982: 3).

Asimismo, el comportamiento de los individuos no se presenta en su totalidad con racionalidad en cuanto a la toma de decisiones, es decir, no se ocupan de todo al mismo tiempo y tienen limitaciones en el actuar lo que ocasiona que dejen las cosas como están, toman una mala decisión, toman otra de acuerdo a sus intereses o la toman por coacción de otros intereses e interesados.

### **1.3 POLÍTICAS PÚBLICAS**

La construcción de una agenda pública se basa en la toma de decisiones de diversos actores, respecto a resolver o disminuir la problemática o necesidades de una comunidad específica, por lo que retomaré el concepto de una Política Pública, y el enfoque de las Políticas Públicas.

Para Merino (2003) el concepto de Política Pública es una acción deliberadamente diseñada por el Gobierno (o tomador de decisión) con base en el interés colectivo. El hecho de hacer una Política Pública es una decisión para diseñar alguna respuesta a las necesidades o problemáticas que tiene la población.

Asimismo una Política Pública se puede entender como el “... conjunto de decisiones de carácter público que atraviesa un proceso que va desde el establecimiento de la problemática a resolver

hasta su procesamiento y conversión en decisiones de autoridad por la vía que marcan las reglas de funcionamiento del propio sistema político” (Casar y Maldonado, 2010: 222).

Ahora bien, lo que las Políticas Públicas tratan de resolver son las necesidades de los ciudadanos y las complejas situaciones problemáticas que existen en el ámbito de lo público.

Se entiende como problemáticas a todas aquellas necesidades carencias y deficiencias que en el ámbito público se presentan y éstas están vinculadas en la formación de la agenda, sin embargo, el problema no es tomado en cuenta hasta que es reconocido por el gobierno, por eso se dice, que no todos los asuntos logran llamar la atención gubernamental.

Según María Amparo Casar y Claudia Maldonado (2010) existen tres tipos de agendas: La agenda pública “...está definida por el conjunto de temas que la ciudadanía y distintos grupos de la sociedad buscan posicionar para ser considerados como susceptibles de atención por parte de sus representantes” (Casar y Maldonado, 2010: 223).

La agenda política que “... está constituida por el conjunto de temas que alcanzan prioridad en el debate y la acción de aquellos actores políticos que por su posición – esto es, por sus recursos, facultades y poder- tienen capacidad para impulsarlas” (Casar y Maldonado, 2010: 223).

La agenda gubernamental que “... es el conjunto de prioridades que un gobierno constituido plantea a manera de proyecto y que busca materializar a lo largo de su mandato” (Casar y Maldonado, 2010: 223).<sup>11</sup>

Respecto a lo anterior, una Política Pública se conforma de ciertas fases:

---

<sup>11</sup> ver gráfico 1

- **Construcción de la agenda pública o diseño de la agenda de gobierno:** Es elaborado por aquellas personas que hacen ciencia, ser un experto en el tema o problema a resolver, por lo que la decisión que se tome no debe ser de manera intuitiva
- **Enunciación del problema, Hechura de Políticas Públicas o Diseño de Políticas Públicas:** Es la etapa en la cual se elige una teoría específica de la problemática a resolver, ya que en la agenda entran diversos asuntos públicos
- **Implementación:** Son los mecanismos o medios a través de los cuales hacen llegar los beneficios primarios<sup>12</sup> a la población objetivo<sup>13</sup> en una región determinada. Esta etapa es la más compleja, ya que los actores tomadores de decisión desenvuelven ciertos intereses por los medios que serán utilizados para resolver la Política Pública. Si esta etapa falla surgen nuevos problemas políticos
- **Evaluación:** Son los resultados de la Política Pública, esta fase se aplica al final de la implementación. La evaluación permite aprender lo que ha funcionado bien y lo que ha fallado. Así que es importante verificar qué es lo que realmente ha sucedido y el grado en que se han cumplido los objetivos, lo cual permitirá mejorar la eficiencia<sup>14</sup> y eficacia<sup>15</sup> de las intervenciones futuras, posibilitando un mejor uso de los recursos

Sin embargo, las fases no suceden paso a paso, ya que “en la práctica, las Políticas Públicas [...] van diseñándose, implementándose y evaluándose, casi siempre, al mismo tiempo, del mismo

---

<sup>12</sup> Bienes o servicios públicos o mixtos que se le otorgan a la población.

<sup>13</sup> Población total que es beneficiada.

<sup>14</sup> Es la relación entre los niveles de los alcanzados y los recursos utilizados (costo-beneficio).

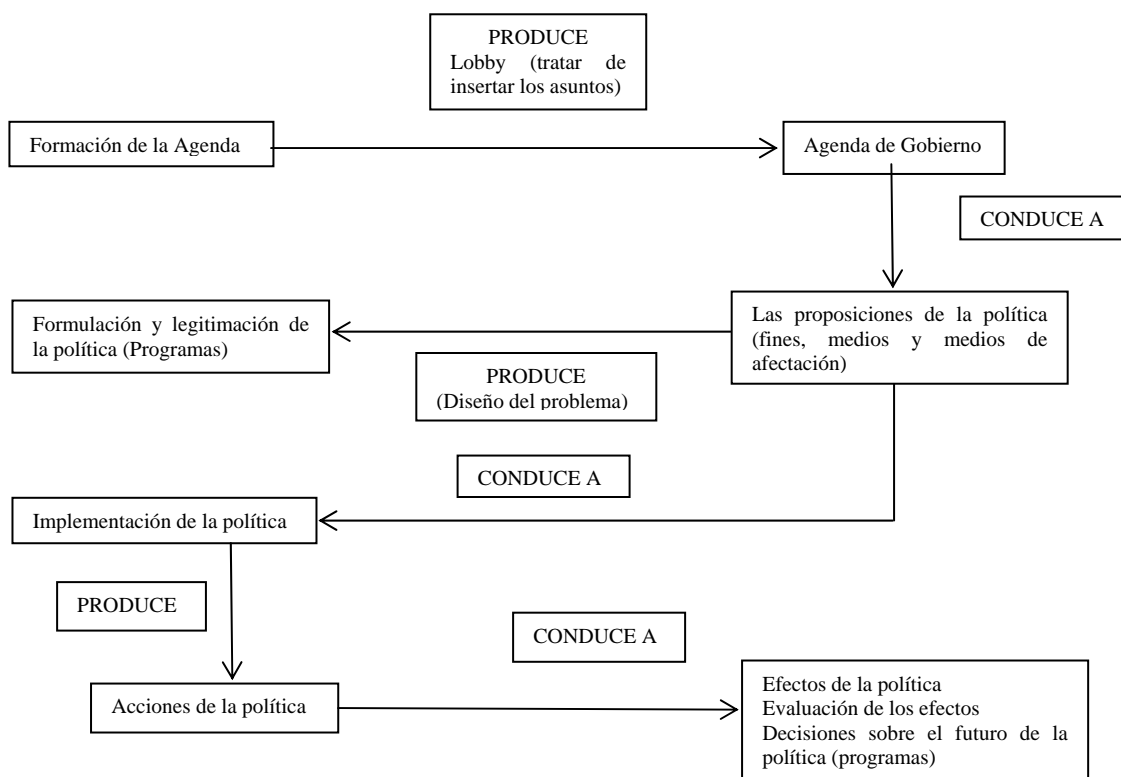
<sup>15</sup> Corresponde al grado del logro de los objetivos.

modo que los problemas públicos no responden a una sola causa, ni esperan turno en el proceso de políticas para reclamar una solución puntual (Merino y Cejudo, 2010: 13).

Lo más importante en el proceso de la construcción de la agenda es la toma de decisiones respecto a qué asuntos entran en ella, puesto que el actor que propone la agenda tiene el poder y la capacidad de decidir que problemática es tomada en cuenta y resolverla.

Sin embargo, es importante señalar que dentro de la construcción de la agenda hay un problema teórico para la democracia, ya que durante la formación de la agenda no participa la población (Aguilar, 2003: 74), es decir, la población participa en la demanda de sus necesidades, pero nunca en la elección de qué asunto entra a la agenda, pues no tiene el poder económico para solucionarlo.

**Gráfico 1** *Etapas de la Construcción de la Agenda*



Fuente: Aguilar, L. Problemas públicos y agenda de gobierno. Porrúa, México, pág. 27, 2003.

### ***1.3.1 El modelo de la política burocrática***

El modelo de la política burocrática “...no ve un actor unitario, sino muchos actores-jugadores que no se centran en una cuestión estratégica única sino en diversos problemas...” (Allison, 2003: 154) tomando decisiones conforme a sus preferencias.

El resultado es un juego de negociaciones entre actores que tienen prioridades y percepciones diferentes, donde “las decisiones y acciones de los gobiernos son esencialmente desenlaces o resultados políticos. Son resultados porque lo que ocurre no ha sido escogido en tanto solución a un problema, sino que es consecuencia de compromisos, coaliciones, competiciones y malentendidos entre diversos miembros del gobierno...” (Allison, 2003: 156).

Hablar de un juego se refiere a negociaciones o apuestas en cuestión de:

- La posición de los jugadores (quiénes son, dónde están, qué hacen)
- Las prioridades, las percepciones e interés (qué es y cómo se resuelve)
- Los intereses, las ganancias y el poder (apuestas, grado de influencia, respaldo institucional, posición de autoridad)
- La solución a los problemas: trade off (tensión) entre restricciones y preferencias
- Las soluciones como compromisos y corrientes de solución

Para la investigación la utilidad del modelo burocrático es amplia, ya que el caso del que estoy dando cuenta es la construcción de la vialidad Supervía Sur-Poniente que pretende unir el poniente y el sur del DF, está encabezada por el Gobierno del DF, y en ella se percibe el proceso de negociación entre los distintos actores y la participación de la población afectada, mediante

sus acciones, las decisiones tomadas, las posibles prioridades, los intereses y la solución que se quiere lograr al construir la vialidad.

Por otra parte, cuando una decisión se toma, ya sea para bien común o un fin particular, surgen diversos conflictos sociales, desde la inconformidad, la denuncia en contra o a favor y el surgimiento de grupos sociales u organizaciones que se unen para expresar sus ideas respecto a la situación que se presenta.

La unión de varias personas, los cuales forman un grupo social u organizaciones se puede “entender a estas instituciones como una expresión del esfuerzo multidimensional sostenido por una sociedad civil preocupada por sí misma, en busca de soluciones...” (Armijo y García, 1995: 28), es decir, por organismos no gubernamentales, lo cual significa que son instituciones independientes del Estado. Aunque se caractericen por ser independientes del Estado, de los partidos políticos, de la Iglesia y las empresas eso no impide que mantengan una relación con esos actores.

Existen diversos organismos no gubernamentales (ONG's), sin embargo tienen características en común, por ejemplo, son instituciones privadas, sin fines de lucro, la mayoría de ellas están constituidas legalmente, son pequeños grupos, dependen de un financiamiento interno, aspiran a un tipo de orden social, entre otras. (Armijo y García, 1995: 28)

Para lograr sus objetivos, las ONG's mantienen una estrecha relación con la población, con movimientos sociales y organizaciones de otro tipo donde claman principalmente por un desarrollo social para todos, defienden sus derechos civiles y proporcionan más espacios para la participación de la sociedad civil.

### ***1.3.2 Participación política y social***

La participación ciudadana nos remite a una acción racional e intencional en busca de objetivos específicos, por lo que puede ser vista como participación ciudadana, participación social y participación comunitaria.

La participación ciudadana se origina al mismo tiempo en el plano social y estatal. Es aquella en la que los individuos toman parte en los asuntos públicos del Estado y su objetivo es buscar una acción colectiva que se extienda. (Espinosa: s/f), es decir, la participación se convierte en el medio elegido para la actividad de la sociedad civil, una vez que están constituidos los órganos de gobierno para que así pueda tomar parte en la toma de decisiones políticas.

El ciudadano posee una serie de derechos y, al mismo tiempo, de obligaciones sociales o políticas. De ahí parten ciertos criterios para identificar la verdadera participación ciudadana (Merino, 1995: 30), aunque esto no quiere decir que aquella persona que no participa en algún asunto público o político deja de ser considerado ciudadano, ya que, de acuerdo con Merino, no actuar también es una forma de participación.

La participación política es aquella en la que intervienen los ciudadanos básicamente a partir de los partidos políticos, órganos de representación parlamentaria, consejos municipales, y cualquier otro tipo que represente los intereses generales de una comunidad política u ordenamiento general tal como el municipio, la provincia, la región o el estado. (Espinosa: s/f)

Para complementar la definición anterior, Mauricio Merino (1995) menciona cuatro formas de participación política de los ciudadanos:

- La que supone el ejercicio del voto

- Las actividades que realizan los ciudadanos en las campañas políticas a favor de algún candidato en particular
- La práctica de actividades comunitarias o de acciones colectivas dirigidas a alcanzar un fin específico
- Las acciones colectivas que se derivan de algún conflicto en particular

Por consiguiente “...no es lo mismo participar para hacerse presente en la integración de los órganos de gobierno, que hacerlo para influir en las decisiones tomadas por éstos para tratar de orientar el sentido de sus acciones” (Merino, 1996: 30). Si bien la participación tiene un grado de dificultad, también es cierto que es una manera de relacionarnos para solucionar conflictos en común.

Es así que la participación es una característica importante de la política (ya que la política es considerada como una relación de poder, lo que a su vez tiende a ocasionar conflictos) mientras que los conflictos que se generan en la política son, al mismo tiempo, el resultado de las diferencias que tienen los individuos implicados (Espinosa: s/f), lo cual ocasiona que sea imposible la participación de los ciudadanos en todos los asuntos de manera simultánea.

Entonces, la participación ciudadana en las democracias actuales no significa que todos los que participan están dispuestos a compartir el mismo papel, y mucho menos que las personas deseen participar con la misma intensidad en la misma dirección y en el mismo momento, puesto que es sólo una minoría la que está dispuesta a colaborar en busca de un objetivo en común.

Sin embargo, Merino (1996) nos recuerda que es verdad que mientras más estímulos políticos reciba una persona de su entorno inmediato más inclinaciones tendrá a participar en asuntos colectivos y más profunda será su participación, pero los estímulos tampoco garantizan una acción automática de los individuos para que se produzca la participación, ya que es incierto que

haya una relación entre los ciudadanos y las necesidades, las aspiraciones o las expectativas individuales.

En conclusión, lo que se busca en las democracias modernas es un equilibrio entre las demandas de los ciudadanos y la capacidad de respuesta que tienen los órganos de gobierno a las demandas, mediante la construcción de una agenda de la política pública, es decir, tener una buena comunicación entre la participación ciudadana y la capacidad de decisión del Gobierno.

## **CAPÍTULO II: SUPERVÍA SUR-PONIENTE**

En este apartado se verá el desarrollo del megaproyecto Supervía Sur-Poniente desde su origen y las transformaciones que ha tenido con el paso del tiempo hasta el avance que actualmente tiene (abril del 2008 al 24 de octubre del 2010) de acuerdo con la información que han proporcionado las autoridades correspondientes. La Supervía Sur-Poniente atravesará las delegaciones Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Magdalena Contreras. Basaré El análisis del proyecto se basa en los efectos que éste tendrá específicamente, en la delegación Magdalena Contreras, por lo que es necesario conocer más a fondo los límites territoriales, su población, las características y tipo de vivienda y los medios de transporte.

### **2.1 ANTECEDENTES DEL SISTEMA VIAL DE PUENTES TÚNELES Y DISTRIBUIDORES SUR-PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SVPTDSPCM)**

Desde el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), se pretendía realizar un megaproyecto denominado “La Venta-Contadero-Luis Cabrera-Colegio Militar”, éste se planeó en 1991, será construido a partir de la colonia Contadero y pasaría por los pueblos de San Mateo Tlaltenango y San Bartolo Ameyalco para continuar por las colonias Lomas de la Era y el Cerro del Judío y desembocaría, finalmente, en la avenida Luis Cabrera. Desde entonces ya se consideraba que una parte de esta vialidad fuera un túnel, afectando delegaciones como Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Magdalena Contreras.

A pesar de que el gobierno en turno era de origen neoliberal<sup>16</sup>, el cual se caracterizó por promover importantes transformaciones en diversos ámbitos económicos, políticos y sociales, no se efectuó el proyecto, en parte por la oposición ciudadana y la falta de precisión del trazo exacto del mismo. Ahora bien, ha existido la intención por años de cruzar por la Magdalena Contreras desde la colonia Cerro del Judío hasta el Periférico pasando por la Avenida Luis Cabrera, para mitigar el tránsito provocado en la carretera México-Toluca y la colonia Santa Fe.

También en ese sexenio, las conclusiones del estudio de “Impacto Ambiental”, hecho a petición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realizado en el año de 1991, demostró que, de realizarse el proyecto en la delegación Magdalena Contreras tendría consecuencias similares a las que se planteaban ahí para las delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón. Dichas consecuencias son:

- Posible incremento en los asentamientos irregulares
- Cambios de propiedad vía indemnización por afectación de terrenos que desplazarán núcleos de población de su lugar de trabajo, residencia y entorno social
- Intensificación de comercios, restaurantes, loncherías, etcétera
- Aislamiento de localidades mediante el efecto “barrera” que conducirá al alejamiento y falta de cohesión entre comunidades aledañas, en este caso se verán afectadas comunidades de todos los estratos sociales. Sin embargo, el aislamiento se considera un fuerte impacto en los niveles más altos y generará diversas repercusiones a su modo de vida: expropiación, desintegración comunitaria, invasión de hábitat y costumbres, cambio de actitudes y prácticas cotidianas, sentido de amenaza a la individualidad y a la salud, etcétera
- En el caso de grupos de menor ingreso, la repercusión directa e inmediata es la amenaza de pérdida de su vivienda y disminución de su ingreso por incremento en los costos de transportación a su lugar de trabajo

---

<sup>16</sup> “... políticas de privatización y desregulación, que se entendieron, en un primer momento, como una solución para liberalizar, la economía y aligerar el aparato gubernamental. [...] El Estado abandonó su participación en muchos sectores para llevar a cabo funciones de equilibrio macroeconómico y de regulación de mercados, con el objetivo de asegurar la competencia, la inversión y la protección de los ciudadanos.” (Pardo, 2010:72)

- El suelo de las áreas inmediatas a la vialidad tenderá a incrementar su valor con el consiguiente aumento al impuesto predial
- Durante la construcción de esta vía se provocará congestión de vialidades internas en el sector del Cerro del Judío
- En la etapa de operación habrá dos nodos conflictivos, uno en el cruce de Luis Cabrera y Av. Contreras, y el otro de Av. Luis Cabrera y Periférico, lo que ocasionará el congestionamiento de vehículos y agudizará la saturación del periférico en este punto
- En los poblados rurales y áreas urbanas en torno a la vialidad pueden existir problemas de seguridad para el cruce de peatones
- Durante la etapa de construcción se generarán emisiones significativas de ruido, gases, partículas suspendidas e hidrocarburos, deteriorando aún más la calidad del aire y los niveles actuales de confort en las poblaciones aledañas. Asimismo, durante la operación de la carretera, a causa de la circulación de vehículos automotores con motor a diesel y a gasolina, las áreas urbanas y rurales se afectarán adicionalmente por la emisión de ruido, de gases, humo y polvo<sup>17</sup>.

Después de diecisiete años, en la delegación Magdalena Contreras se vuelve a hablar de otro proyecto parecido al anterior, el cual de la misma manera, pretende unir la zona sur con el poniente. El proyecto denominado Supervía Poniente anunciado por el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, el 21 de abril del 2008, (véase imagen 1), el cual constará "...de túneles, deprimidos y vías rápidas que servirán para conectar esta zona del DF con el sur de la capital, con una extensión de entre cuatro y siete kilómetros para este proyecto..." (Gómez, 2008).

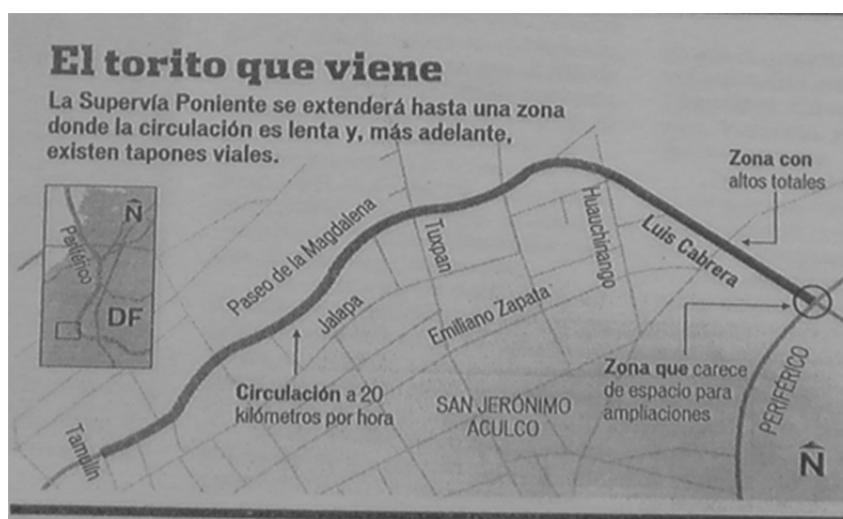
La participación de la Iniciativa Privada (IP) para la construcción del proyecto estaba contemplada, ya que el gobierno no cuenta con recursos suficientes para solventar los gastos que requiere la obra. La empresa encargada llamada "Capital en Crecimiento" fue creada por el Gobierno del Distrito Federal a finales del año 2007 e inició sus operaciones en enero del 2008 con participación estatal mayoritaria. Esta empresa paraestatal tiene entre sus metas desarrollar la infraestructura urbana estratégica de la ciudad de México y sus objetivos son:

---

<sup>17</sup> Información obtenida en [http://superviaponiente.blogspot.com/2008\\_10\\_08\\_archive.html](http://superviaponiente.blogspot.com/2008_10_08_archive.html):

- Adoptar soluciones financieras que no constituyan endeudamiento público y que tampoco representen una carga a los limitados recursos con que cuenta la Ciudad
- Promover la coexistencia de los intereses públicos con oportunidades de inversión y de negocio para los inversionistas privados en esquemas de asociación con reglas claras y transparentes que garanticen las inversiones y el retorno de las mismas

**Imagen 1.** Plano de la Supervía Sur-Poniente



Fuente: Periódico *Reforma* 24 de abril de 2008

Al paso de dos años, cuando se vivieron situaciones vulnerables<sup>18</sup> para el país, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) anunció, el 7 de abril de 2010, la creación de la autopista Querétaro-Toluca-Cuernavaca (véase imagen 2), que correrá por el poniente de la ciudad de México y que será concesionada a la Iniciativa Privada, es decir, el Gobierno no intervendrá en inversión pública para su construcción y la vialidad será de peaje para los automovilistas.

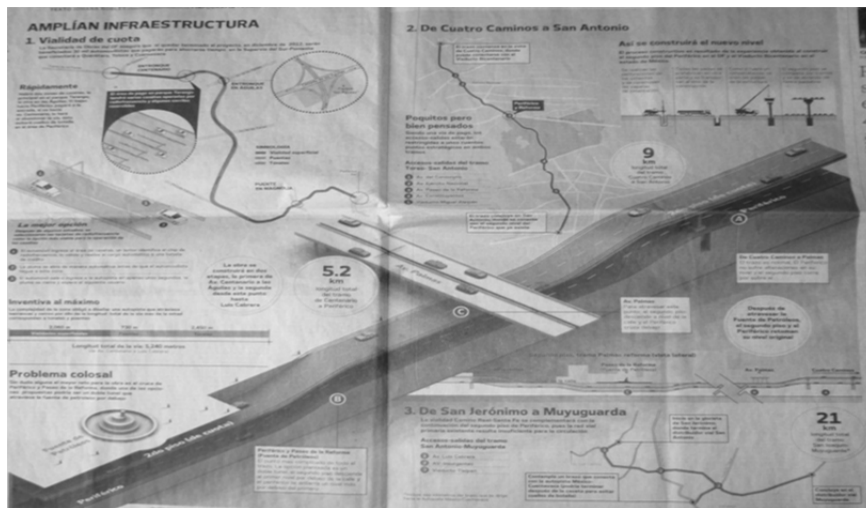
---

<sup>18</sup> El país se enfrentó a una crisis económica, las elecciones intermedias para elegir delegados y diputados en el Distrito Federal, y finalmente una Pandemia de Influenza A H1N1 que paralizó actividades en el País.

De acuerdo con el proyecto anunciado, la autopista Querétaro-Toluca-Cuernavaca medirá 35.5 kilómetros de longitud y será construida en tres etapas. En un segmento se encuentra el Sistema de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la ciudad de México. Esa vialidad es la continuación de la Av. de Los Poetas, desde Santa Fe hasta la Av. Luís Cabrera, antes conocida como “Supervía Poniente”.

El SVPTDSPCM será construido y operado por la IP a través de una concesión de 30 años. Al mismo tiempo, es necesario expropiar 126 inmuebles de los cuales 51 se ubican en la delegación Magdalena Contreras y 75 en la delegación Álvaro Obregón (Robles, 2010).

**Imagen 2.** La autopista Querétaro-Toluca-Cuernavaca



Fuente: Fermín García, periódico: *El Universal* 12 de abril de 2010

El SVPTDSPCM tendrá un recorrido que pasará por las avenidas Centenario-Luís Cabrera-Santa Fe, con una longitud de 5.56 kilómetros con cuatro carriles, dos por sentido, lo cual significará una inversión de 6 mil millones de pesos (véase imagen 3). La obra no fue concursada para su

licitación, por lo que la concesión fue asignada a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas<sup>19</sup> con base en la *Ley de Régimen Patrimonial*<sup>20</sup>, por un periodo de 30 años. De acuerdo con la información del decreto expropiatorio, la cual se publicó el 6 de abril de 2010, los 126 terrenos se agruparon en cinco polígonos cuya extensión territorial es necesaria para la obra vial de peaje.

Asimismo, las autoridades correspondientes del GDF notificaron que las obras empezarían en julio del año 2010 y concluirían en el año 2012, tiempo en el cual se definiría el sistema y costo de peaje. Además tendrían lugar las negociaciones con el transporte de carga el cual dejaría de circular por la vialidad, mientras que el sistema de Red de Transporte de Pasajeros (RTP) sería el que se encargue de dar servicio a aquellas personas que no cuenten con algún vehículo para trasladarse a su destino (Gómez y Romero, 2010).

**Imagen 3** Recorrido del SVPTDPCM



Fuente: Alma Rodríguez, periódico: *El Universal* 20 de abril de 2010

<sup>19</sup> Conformado por empresas como OHL Concesiones de México, SA de CV, Inmobiliaria COPRI y Constructora ATCO. Para mayor información ver [http://www.derechoshumanos.org.mx/extras/download/proyecto\\_discutible\\_080111.pdf](http://www.derechoshumanos.org.mx/extras/download/proyecto_discutible_080111.pdf)

<sup>20</sup> La cual tiene como objetivo regular el patrimonio del DF de acuerdo a la adquisición, posesión, enajenación, desincorporación, aprovechamiento y administración, utilización, conservación y mantenimiento. Respecto a los servicios públicos el DF tiene personalidad jurídica para adquirir y poseer toda clase de bienes muebles e inmuebles que le sean necesarios para la prestación de los servicios públicos a su cargo y en general para sus propias actividades y funciones en los términos que señala el Estatuto de Gobierno del DF y esta ley. Desde la Asamblea Legislativa del DF, en la Gaceta Oficial del DF II Legislatura.

### ***2.1.1 Población, vivienda y transporte (local, flotante, público y privado)***<sup>21</sup>

La relación que guarda el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Magdalena Contreras (2005), con respecto a las otras delegaciones y en especial, por su ubicación aledaña, con las delegaciones Álvaro Obregón y Tlalpan, es la falta de comunicación y continuidad vial con estas últimas a causa de las barreras físicas, como la Barranca Texcalatlaco y el Río Magdalena respectivamente.

Por otra parte la delegación Magdalena Contreras forma parte del sector Metropolitano sur, junto con las delegaciones de Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco y Milpa Alta. La Delegación se ha caracterizado por tener un equilibrio en cuanto a su dinámica de crecimiento. Asimismo forma parte de las delegaciones ubicadas al sur del Distrito Federal que cuentan con suelo de conservación<sup>22</sup>, importante para el desarrollo ecológico y la autorregulación de sus ecosistemas locales.

Respecto a su ubicación geográfica, esta delegación ha jugado un papel trascendental en el desarrollo urbano del sector suroriente del Distrito Federal, ya que representó una zona importante para el crecimiento poblacional, aunque en terrenos no aptos para el desarrollo urbano y de poca accesibilidad por la falta de vías y flujos de transporte. Guarda una relación directa con

---

<sup>21</sup> Este apartado se desarrolló tomando como base la información aportada por el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Magdalena Contreras.

<sup>22</sup> El Suelo de Conservación constituye el patrimonio natural del cual depende la sobrevivencia y bienestar de las generaciones futuras del Distrito Federal, ya que esta zona proporciona bienes y servicios ambientales que permiten la viabilidad de la Ciudad, entre los que se encuentran: la captación e infiltración de agua a los mantos acuíferos, la regulación del clima, el mejoramiento de la calidad del aire, hábitat para la biodiversidad, oportunidades para la educación, investigación y recreación, producción de alimentos y materias primas, entre otros. Fuente: [http://www.transparenciamedioambiente.df.gob.mx/index.php?option=com\\_content&view=article&id=212%3Aicua-l-es-la-importancia-del-suelo-de-conservacion-en-la-ciudad-de-mexico&catid=70%3Aproblematica-ambiental&Itemid=449](http://www.transparenciamedioambiente.df.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=212%3Aicua-l-es-la-importancia-del-suelo-de-conservacion-en-la-ciudad-de-mexico&catid=70%3Aproblematica-ambiental&Itemid=449)

las delegaciones vecinas de Tlalpan, y Álvaro Obregón, por las opciones de fuentes de trabajo y funciones urbanas complementarias.

En cuanto al equipamiento social, la Delegación cuenta con el Hospital Ángeles y el Hospital de Salud Mental, los cuales tienen una cobertura regional, así como con el Instituto Tecnológico Autónomo, la Casa de la Cultura, la Escuela Superior de Guerra y los siguientes equipamientos administrativos: la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Comisión de Recursos Naturales y las oficinas de la Dirección General de Protección Civil del Distrito Federal, por lo cual ejerce una cobertura de servicios que rebasa los límites de la Magdalena Contreras.

También la Delegación tiene una estrecha vinculación con equipamientos ubicados en Delegaciones aledañas que dan servicio a la población de la Magdalena. Por ejemplo, en el aspecto de la educación a nivel superior se encuentran la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad Autónoma Metropolitana, ubicadas en la Delegación Coyoacán y por último, en materia de salud está la zona de Hospitales ubicada en la Delegación Tlalpan.

Respecto a las vialidades, el Periférico poniente es la vialidad principal que, en el sentido nortesur, sirve al área urbana de manera primordial en la parte oriente de la Delegación. No existe otra alternativa en este sentido. Al interior de la delegación sólo cuenta con una vialidad de tipo primaria que va en sentido oriente-poniente, en la Av. Paseo de la Magdalena la cual más adelante se convierte en la Avenida Luis Cabrera.

En cuanto a vialidades secundarias, en sentido oriente-poniente está la Avenida San Bernabé, San Jerónimo, Potrerillo, San Francisco, Emiliano Zapata, Obregón-México, Santa Teresa, Emilio Carranza y Camino a los Dínamos y en sentido norte-sur, la Avenidas Contreras, Subida a San

Bernabé, Cruz Verde, Palmas y Potrerillo. En estas vialidades se han establecido la mayoría de los comercios, servicios y algunos equipamientos que sirven a la Delegación.

Contreras es eminentemente habitacional y tiene baja cobertura de servicios y comercios, lo cual origina movimientos y saturación de sus vialidades, por lo que es necesaria la implementación de transporte público. Lo anterior provoca serios problemas de desplazamiento y congestión vial, además de que todas sus vialidades tienen secciones angostas (dos carriles de circulación). Las principales avenidas desembocan al Periférico, lo que agudiza el problema de transporte en horas pico de traslado.

En el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Magdalena Contreras, se detectan nueve zonas conflictivas:

1. Avenida Luis Cabrera-Anillo Periférico.
2. Anillo Periférico-Avenida Santa Teresa.
3. Avenida Santa Teresa - Avenida San Francisco-Avenida México.
4. Calle Pachuca-San Marcos.
5. Avenida Luis Cabrera-San Francisco y la intersección con el Ferrocarril de Cuernavaca.
6. San Bernabé-Luis Cabrera.
7. San Bernabé-San Jerónimo.
8. Potrerillo-Guadalupe-San Jerónimo.
9. Avenida Guerrero-Potreriillo.

El déficit de estacionamiento se da principalmente sobre la Avenida Santa Teresa y es originado principalmente por el Hospital Ángeles, el Instituto Tecnológico Autónomo de México, y la zona comercial. Otro problema se localiza sobre las calles de Emilio Carranza y José Morelos, con secciones muy angostas y sin los espacios para estacionamiento que demandan las actividades de la sede delegacional ahí localizada.

Sobre la Av. Luis Cabrera a la altura de Av. San Bernabé hasta las Torres, se detectó también otra zona problemática debido a la instalación, entre semana, de tianguis y mercados sobre ruedas. Por otra parte, el poblado de San Nicolás Totolopan, con una traza irregular, presenta secciones muy reducidas para la creciente circulación de vehículos privados y de transporte público.

La mayoría de las vialidades en la Magdalena Contreras son de tipo local, con una sección aproximada de 7 a 9 metros, estas calles colectoras sirven de acceso a las viviendas, las que, en su mayoría, se encuentran obstruidas por automóviles, debido a la falta de cajones de estacionamiento, lo que a su vez agudiza el problema en las vialidades principales.

Las calles locales predominan en la zona poniente de la Delegación, principalmente en la zona del Cerro del Judío y la zona poniente del Programa Parcial<sup>23</sup> Huayatla. Las vialidades peatonales se localizan al poniente, en aquellos lugares de *altas pendientes topográficas* como en las colonias Los Padres, El Tanque, San Bartolo Ameyalco, Ampliación Lomas de San Bernabé y Programa Parcial Huayatla, en donde no es posible trazar una vialidad vehicular debido a los desniveles para poder llegar de una calle a otra y en menor porcentaje en parques y jardines de la Delegación.

---

<sup>23</sup> Responde a las necesidades locales de zonas barrios, colonias y poblados rurales.

Por lo que respecta al transporte, la problemática principal radica en la insuficiencia del servicio en diferentes zonas y la mala operatividad en las rutas de transporte colectivo (camiones). Además de ello, no se respetan las paradas autorizadas y son invadidos en la mayoría de los casos, los dos únicos carriles de circulación y se entorpece, por tanto, su fluidez.

El transporte público en la Delegación está conformado por rutas de camiones de pasajeros, colectivos y transporte público individual (taxis). Los camiones tienen terminales que se ubican en las estaciones del metro Taxqueña, Miguel Ángel de Quevedo, Copilco y Universidad, fuera de Contreras. El transporte concesionado de pasajeros está conformado por las rutas 66,16, 42, ruta 111 y 112, actualmente transita el Red de Transporte de Pasajeros (RTP).

Por otra parte, el (INEGI), en su estadística de vehículos de motor registrados en circulación en el DF en el año 2009, estima que hay un total de 4, 120,535, de los cuales considera que, de vehículos particulares son 4, 001,513, es decir el 97.11%, mientras los vehículos públicos se estiman en 119,022, es decir, el 2.8 %. Es importante considerar que la mayoría de la población se desplaza utilizando camiones.

Además, la Secretaria de Transportes y Vialidades del DF estima que 4.2 millones de vehículos el número de viajes metropolitanos por día, que cruzan el límite del DF con el Estado de México, lo cual es evidente, ya que el congestionamiento vial se agudiza en la mañana, tarde o noche a pesar del programa vial “Hoy no circula”.

Por tratarse de una delegación localizada al poniente del Distrito Federal, la problemática vial de esta demarcación trasciende sus límites y afecta al Periférico que es su vialidad troncal de acceso y salida.

Las zonas con mayor déficit de transporte urbano de pasajeros se localizan en la zona poniente (Cerro del Judío), sur poniente (Programa Parcial Huayatla), la Carbonera y San Nicolás Totolapan principalmente.

Según el XII Censo General de Población y Vivienda 2000 del INEGI, en la delegación Magdalena Contreras había un total de viviendas habitadas de 52,811, mientras que la población total era de 222,050 habitantes, de los cuales 106,469 eran hombres y 115,581 eran mujeres. Sin embargo, el Censo de Población y Vivienda 2010 del INEGI, en la Delegación consigna que existen 63,429 viviendas habitadas, y la población total estimada es de 239,595 personas, de las cuales 114,754 son hombres y 124 841 son mujeres, es decir que a lo largo de diez años hay 17, 545 habitantes más y 10,618 viviendas más. Por otra parte, la escasa oferta de vivienda nueva ha propiciado mayor hacinamiento en las viviendas existentes.

## **2.2 SUPERVÍA SUR-PONIENTE**

La empresa Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable, realiza la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de la “Autopista Urbana Querétaro-Cuernavaca”, la cual se compone de tres proyectos que buscan mejorar la integración regional de la ciudad de México mediante la construcción de vialidades de peaje como: *La Vialidad Elevada Periférico Norte*, *La Vialidad Elevada Periférico Sur*, y *el SVPTDSPCM* (también conocida como Supervía Sur-Poniente). La Autopista Urbana forma parte del Programa Integral de Transporte Público y Vialidades de la Secretaría de Obras y Servicios del GDF (2007-2012).

Asimismo, la Manifestación de Impacto Ambiental menciona que el llamado SVPTDSPCM consiste en la construcción y operación de una vía rápida confinada, con sistema de peaje, la cual unirá Av. de los Poetas con Av. Luis Cabrera mediante un sistema de túneles y puentes e incluye

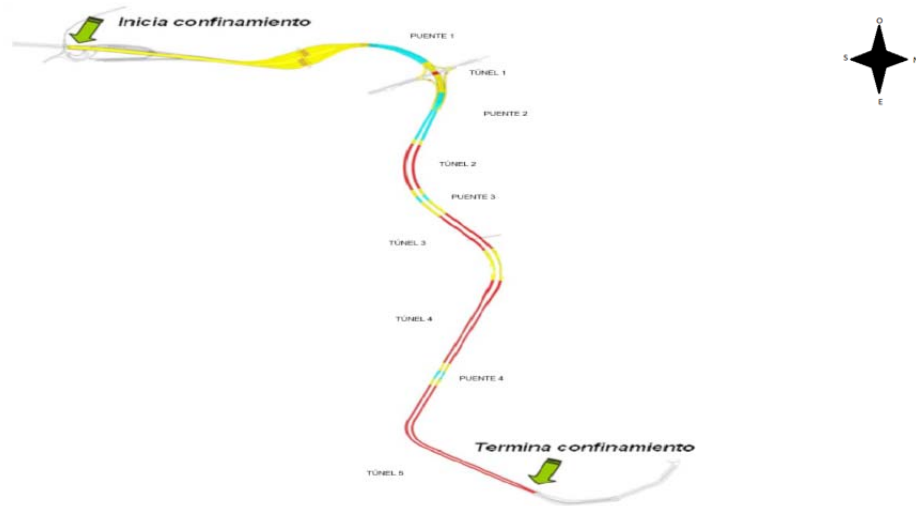
entronques con las avenidas Centenario, Las Águilas, Las Torres y Luis Cabrera, así como la construcción de las adecuaciones geométricas necesarias para agilizar el tránsito y las llamadas adecuaciones viales complementarias en Av. Luis Cabrera, que consisten en dos puentes vehiculares de libre circulación en el cruce con la calle Magnolia y en la incorporación a Periférico.

El SVPTDSPCM tiene como principal objetivo mejorar la conexión vial entre el poniente (Cuajimalpa) y el sur de la ciudad de México (Periférico y Av. Luis Cabrera), mediante la construcción de una vía funcional y segura, que transite en el sentido norte-sur, y propone una alternativa a los pares viales que corren en el sentido oriente-poniente para llegar a Periférico. La construcción estará consensada para diseñar, proyectar, financiar, construir, operar y explotar el sistema vial, bajo un esquema de financiamiento de largo plazo que no represente una carga para la deuda pública y que cumpla con los requisitos y normas ambientales de la ciudad.

La Supervía Sur-Poniente permitirá el desahogo de las vialidades saturadas de las delegaciones al sur y poniente, como la Av. Constituyentes, Vasco de Quiroga, Santa Lucía, Tamaulipas, Calzada de las Águilas y Centenario, que hoy en día son las alternativas de conexión entre el Periférico y el poniente de la ciudad. Al mismo tiempo, mejorará el funcionamiento de las vialidades locales aledañas a dichas vialidades, que se verán aliviadas de los recorridos de largo tiempo.

La vialidad confinada de peaje tiene una longitud de 5.24 kilómetros, se compone de obras en terracerías (indicadas en amarillo), cuatro puentes (indicados en azul), y cinco túneles (indicados en rojo). Estos abarcan casi la mitad de la longitud troncal confinada y minimizan las afectaciones sociales y al medio ambiente.

#### **Imagen 4** Características de la vialidad confinada



Fuente: Manifestación de Impacto Ambiental mayo 2010

Asimismo la MIA menciona ventajas que traerá la construcción de la Supervía Sur-Poniente, pero únicamente recuperé las que considero importantes:

- Agilizará la movilidad de los automóviles y el transporte público y disminuirá los contaminantes atmosféricos que tienen mayor presencia y afectación a la salud de la población
- Se incorporarán al Sistema Vial rutas de transporte colectivo con tecnologías limpias en una vía eficiente
- Disminuirá la contaminación por ruido
- Salvaguardará las áreas verdes en el suelo urbano
- Mejorará la calidad de vida de los ciudadanos al reducir a la mitad los tiempos de traslado, con lo cual los habitantes tendrán la oportunidad de administrar su tiempo de la manera deseada (más tiempo libre)
- Agilizará la Av. Luis Cabrera y descongestionará vías alternas

- Disminuirá los flujos vehiculares en las vialidades locales del sur y del poniente
- Disminuirá el tiempo de traslado de los usuarios del transporte público
- Se fijará una tarifa por kilómetro accesible para el usuario de los vehículos particulares

Se aprovechará los recursos y experiencias del sector privado en la gestión y operación de infraestructura, lo que incrementará el valor agregado del proyecto.

La construcción de la Supervía Sur-Poniente tendrá una duración de 24 meses, la fecha estimada para el inicio de la obra fue el 1 de julio de 2010 y la fecha de término se especula que sea el 30 de abril de 2012. Es importante mencionar, que hay una etapa previa de trabajos antes del inicio de construcción, por ejemplo, estudios de impacto ambiental e invernaderos, entre otros. Asimismo el costo estimado del proyecto, incluyendo el costo por pago de afectaciones, es de 4,800 millones de pesos, según la MIA.

### ***2.2.1 Localización Geográfica***

La Supervía Sur-Poniente se ubica en la zona poniente de la ciudad de México e inicia en la zona que actualmente se encuentra comunicada con vialidades que circulan en los sentidos oriente-poniente y poniente-oriente; estas avenidas son Av. Vasco de Quiroga, Av. Tamaulipas y Av. Centenario, las cuales, fueron ligadas en el 2004 con la construcción de la primera etapa de la Av. de los Poetas (Puentes de Santa Fe) para lograr una comunicación directa de la Av. Centenario con la delegación Cuajimalpa.

La ubicación de la vialidad (véase imagen 5) será en la prolongación de Av. de los Poetas desde Av. Centenario hasta la Av. Luis Cabrera, lo cual, permitirá que esté enlazada la Av. Vasco de

Quiroga con Av. Luis Cabrera. Por lo tanto, la Supervía Sur-Poniente confinada cruzará varias avenidas de circulación importante como: Av. Las Águilas, Av. Desierto de los Leones, Av. Las Torres y Av. Luis Cabrera, pasando por debajo de la Av. Desierto de los Leones y la Av. Toluca (que no quedarán enlazadas a la vía confinada por falta de capacidad vial).

### **Imagen 5** *Avenidas que cruzará la vialidad*



Fuente: Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Especifica mayo 2010

De acuerdo con las estadísticas emitidas por el INEGI, la población ha aumentado en la delegación Magdalena Contreras. Respecto a esto Garza menciona que la “...expansión del área urbana es el impacto urbano y ambiental, es decir, aquellas transformaciones del espacio público...” (Garza, 2000: 237), lo cual, es una consecuencia importante ocasionada por la mala planeación respecto a los asentamientos irregulares dentro de la delegación, principalmente, en la colonia La Malinche, la cual, es habitada por un número considerable de población.

La colonia La Malinche hoy en día es la más afectada y vulnerable por la zona en la que se encuentra. Está constituida por viviendas que se localizan cerca de una barranca, donde las

condiciones de vida no son las adecuadas, lo cual permite que las autoridades se apropien con mayor facilidad de la zona y dispongan de esos espacios para la construcción de megaproyectos como la Supervía Sur-Poniente.

Construir megaproyectos como la Supervía Sur-Poniente generará importantes y positivos cambios; es decir, ciertas ventajas para los habitantes aledaños a la construcción. Como dice Garza (2000), será necesario tomar en cuenta ciertos servicios para tener una mejor calidad de vida, (puentes peatonales), las plusvalías aumentarán la accesibilidad y los cambios en el transporte serán indispensables, lo cual mejorará la conexión de traslado del sur al poniente.

Sin embargo, construir un megaproyecto no garantiza solucionar la problemática del tránsito vehicular. Al contrario, como dice Audefroy (2008) la principal desventaja de los megaproyectos, es el impacto al medio ambiente, ya que se destruye un hábitat natural, el cual es sustituido por ambientes artificiales, al mismo tiempo, se realizan campañas *momentáneas* para *recuperar las zonas taladas*, (que con el paso del tiempo son abandonados los proyectos o programas ambientales) en lo que termina la construcción.

Lo mismo sucede cuando se hace el estudio de impacto ambiental del proyecto. Como dice Audefroy (2008), la empresa que lo elabora limita la información en cuanto a la localización real del impacto y los sustituyen afirmando los empleos que se generarán por la construcción del proyecto.

## **CAPÍTULO III: EFECTOS, AFECTADOS Y CONFLICTOS POR LA SUPERVÍA SUR-PONIENTE**

En este apartado encontraremos acciones y negociaciones de las partes involucradas en el caso Supervía Sur-Poniente, es decir, por un lado los actores afectados directamente por el proyecto que habitan en la delegación Magdalena Contreras y que se verán perjudicados por la construcción de la Supervía Sur-Poniente, y por otro lado los actores que pertenecen al Gobierno del Distrito Federal.

### **3.1 AFECTADOS**

Durante el proceso de la toma de decisión para construir la Supervía Sur-Poniente se ha notado la participación de la ciudadana organizada en asociaciones y grupos civiles, así como la participación de especialistas e investigadores o, simplemente, grupos de vecinos que se oponen o están a favor de la construcción.

Aunque no es posible conocer el número preciso de ciudadanos organizados; tengo conocimiento de siete organizaciones<sup>24</sup> formadas en contra de la vialidad, pero únicamente mencionaré a las que, a mi parecer, son las más importantes, por la participación tan relevante de oposición que han tenido respecto a la Supervía Sur-Poniente, aunque con un fin en común, pero con distintas acciones y estrategias para llegar a él.

---

<sup>24</sup> “Red en defensa de la Magdalena Contreras”, “Prociudad-Procontreras”, “Ciudadanos por Contreras”, “Nativos de San Jerónimo”, “Movimiento ciudadano a favor de vialidades y transporte digno Sur-Poniente del DF”, “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” y “La rebelión de los venados”

La primera de ellas es la Asociación “Ciudadanos por Contreras”, la cual se formó en mayo del 2008, cuando se anunció el proyecto Supervía Poniente con una ruta distinta a la que se maneja hoy en día con el proyecto SVPTDSPCM.

Los principales vecinos que participan en “Ciudadanos por Contreras” y promotores son: el Sr. José Rómulo Hernández (Col. Malinche), la Lic. Alma Rosa García Martínez (Col. Cuauhtémoc), el Sr. Apolinar Figueroa (Col. Cuauhtémoc), el Sr. José Benito Ruíz (Col. Malinche), el Sr. José Alejandro Ruíz Flores (Col. Malinche), el Sr. J. Luís Hernández (Col. Malinche), la Sra. Hilda Ramírez Olivares (San Bartolo Ameyalco), el Sr. Everardo García Mejía (Col. Cuauhtémoc), el Sr. Javier Castañeda Caudillo (Los Padres), el Lic. Arturo Estrada (Col. San Jerónimo Lídice) y el Lic. Jaime Rodríguez (Col. San Jerónimo Lídice). Todos ellos cuentan con el apoyo de la “Unión de Taxistas Morelos 2000 A.C.” cuyo representante es el Sr. José Posadas, de la “Unión de Concesionarios Ruta 42 San Bernabé-Tanque-Metro Viveros A.C.” con la participación del Sr. Enrique Hernández.

Asimismo son apoyados por vecinos de la colonia San Jerónimo Lídice, como la Sra. María de Lourdes Vasconcelos de Álvarez, el Lic. Alejandro Álvarez Pérez-Duarte, César López, el Ing. Arturo López Valdés, las Sras. Cristina Moreno y Alicia Gómez.

Sin embargo, los vecinos antes mencionados no continuaron en la lucha, ya que me comentó la Lic. Alma Rosa, quien encabeza al grupo, que tuvieron malos entendidos, a nivel administrativo, por el manejo del dinero que obtenían en cada reunión, así como por la estrategia para oponerse a las autoridades.

Otra de las causas por las que se desintegró la Asociación fue por la modificación de la ruta de la Supervía Sur-Poniente, ya que los miembros de la Asociación en un principio corrían el riesgo de

perder su patrimonio, y cuando el peligro pasó decidieron dejar de participar. Sin embargo, la lucha continuó con la incorporación de nueva gente, por lo que, actualmente, la Asociación se compone de los siguientes miembros: la Dra. María Guadalupe López (Col. La Malinche), el Sr. Raúl Díaz (Col. El Tanque), el Sr. José Luis Jiménez (Col. San Bartolo Ameyalco), la Sra. Guillermina (Col. La Malinche), la Sra. Guadalupe Jiménez (Col. La Malinche), la Sra. Teresa Espinoza (Col. El Tanque), la Sra. Estela Mares (Col. La Malinche), la Sra. Adela Rivera (Col. Cuauhtémoc) y la Lic. Alma Rosa García Martínez (Col. Cuauhtémoc).

La estrategia que ha tomado la Asociación “Ciudadanos por Contreras” es obstaculizar los planes de modernización del Gobierno del Distrito Federal por medio de la oposición al proyecto mediante la vía pacífica y legal, es decir, manifestando su rechazo mediante trámites legales como, por ejemplo, escritos dirigidos a los tomadores de decisiones como el JGDF, al Delegado en turno, solicitando apoyo a favor de la población local y a la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) para que intervenga en la defensa de los derechos ciudadanos, entre otros.

El objetivo de la Asociación es conseguir audiencias públicas, reclamando su derecho a la información para conocer todo lo relacionado con el proyecto, transparencia en la información de la construcción y de las posibles afectaciones alternas al proyecto, además solicitan respeto a sus derechos ciudadanos, es decir, que los tomen en cuenta como ciudadanos, respecto a si están o no de acuerdo con la construcción de la Supervía Sur-Poniente.

Asimismo la Asociación ha formado alianzas y ha tenido el apoyo de vecinos de distintas colonias para impedir la construcción, lo cual ha permitido, que en conjunto denuncien que la construcción aumentará el tráfico vehicular, lo que generará mayor contaminación, se verá una importante pérdida de zonas verdes, incrementará la inseguridad durante la construcción y la

calidad de vida será perjudicada considerablemente. Por lo tanto, la Asociación y vecinos proponen a las autoridades buscar otras alternativas, donde la población de la delegación Magdalena Contreras no se vea dañada significativamente.

Dicha Asociación cuenta con una página de internet: “<http://ciudadanosxcontreras.blogspot.com>”, la cual proporciona toda la información y promociona las actividades que ha realizado la Asociación, asimismo divulga las noticias, las críticas al proyecto y los argumentos emitidos por el GDF. Por otra parte, los miembros de la Asociación y vecinos se reúnen todos los domingos a las 9 am en el Jardín Hidalgo, Corona del Rosal y la Av. Luis Cabrera, de donde han surgido las siguientes peticiones de vecinos:

- Los habitantes de la Magdalena Contreras piden que sus derechos ciudadanos sean respetados, de acuerdo a las acciones emprendidas por el Gobierno del Distrito Federal tendientes a desarrollar el proyecto Supervía Sur-Poniente, con base en los siguientes puntos:
  - a) Demandamos la suspensión definitiva de la construcción de la Supervía Sur-Poniente, hasta en tanto sean resarcidos a plenitud nuestros derechos ciudadanos, mismos que han sido reiteradamente soslayados por el Gobierno del Distrito Federal.
  - b) Exigimos dar cumplimiento a los ordenamientos establecidos en el estatuto de Gobierno, la Ley de Planeación de Desarrollo, la Ley de Participación Ciudadana y todas aquellas que permitan la Participación Social en la Planeación y Desarrollo.

- c) Pedimos respuesta a los escritos que nosotros, “Ciudadanos por Contreras”, hemos presentado en tiempo y forma al Gobierno del Distrito Federal.
- d) Solicitamos un proceso para integrar y considerar los antecedentes de dicho proyecto, así como las opiniones e intereses de los ciudadanos de Magdalena Contreras, especialmente las concernientes a la afectación de su patrimonio.
- La elaboración de los estudios de Impacto Urbano, Ambiental y Social que de acuerdo con la página web de la empresa constructora deberán llevarse a cabo antes de tomar cualquier determinación acerca del proyecto Supervía Sur-Poniente. De manera paralela, establecer el compromiso, por parte del Gobierno capitalino, de crear los procesos de información y seguimiento de los referidos estudios.
  - Designación, por parte del Jefe de Gobierno de uno o varios representantes con capacidad de decisión y facultades, para tomar determinaciones en el proceso de diálogo.
  - Definición de una agenda con compromisos, minutas y calendario de las acciones que se realizarán durante este proceso<sup>25</sup>.

En las reuniones que llevan a cabo los miembros de la asociación (en las que he participado esporádicamente) es posible percibir que la asistencia de vecinos interesados en el tema es aproximadamente de entre 15 y 35 personas, aunque, en un inicio, me comentó la Lic. Alma Rosa, se reunían más de 50 personas, cifra que manifiesta poca afluencia de vecinos, debido tal vez a la suficiente de difusión por parte de la Asociación en toda la delegación para que la participación de la población sea mayor.

---

<sup>25</sup> Información obtenida en <http://ciudadanosxcontreras.blogspot.com>

Otra de las posibles causas de la falta de afluencia de vecinos, está relacionada con los escasos recursos, ya que los miembros invierten dinero de su bolsillo, así como del poco tiempo libre del que disponen, pues sus otras actividades les impide participar de manera exclusiva en la Asociación, o quizá, por la falta de interés e indiferencia que muestran los vecinos de otras colonias los cuales serán afectados indirectos<sup>26</sup>.

Por otra parte, me comentó la Lic. Alma Rosa que algunas persona que pertenecían en un principio a “Ciudadanos por Contreras” poco tiempo después se adhirieron al “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” que es otra Organización que genera información que acopié en mi investigación y utilizo en mi análisis.

El “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” fue organizada en noviembre del 2008 está integrada por asociaciones como “Prociudad-Procontreras”, “Litiga Organización de Litigio Estratégico” y “Red en defensa de la Magdalena Contreras”, y cuenta con el apoyo de cientos de organizaciones y asociaciones de diferentes delegaciones en defensa de los derechos humanos. Según los medios de comunicación, los nombres que destacan entre los miembros del Frente son: Francisco López, Josefina Martínez, Deyanira Navarrete, Cristina Barros, María de Jesús Zamarripa y Luis Miguel Cano por mencionar algunos.

El Frente realiza asambleas, debo reconocer que asistí pocas ocasiones a sus reuniones, ya que sus miembros son herméticos para dar a conocer sus actividades en contra de la vialidad, quizá

---

<sup>26</sup> Entiéndase aquellas personas que no fueron expropiados, pero que se verán afectados por el cambio de su entorno común, calidad de vida y tranquilidad, además consideran que violan sus derechos humanos.

esto sea una estrategia, ya que la mayoría son vecinos afectados directos<sup>27</sup> por la construcción, pues la mayoría vive en la colonia La Malinche.

El Frente se caracteriza por no contar con una página de internet específica para informar a la gente de sus actividades y logros respecto a la oposición de construir la vialidad. También los miembros del Frente en un inicio realizaban asambleas los domingos, en una cancha de basquetbol, localizada en la colonia Presa, a un lado del Hospital Materno Infantil, a las 10:00 am. Sin embargo, cuando el GDF comenzó la demolición de los predios expropiados en la colonia La Malinche, los miembros de la asociación decidieron hacer un plantón permanente en ese lugar porque estaba abandonado y se ubica cerca de la zona verde protegida “la Loma” (nombrada por el GDF el 20 de abril de 2010). El “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” es la Asociación más conocida, ya que los medios de comunicación los mostraban en sus noticieros, pues su estrategia ha sido bloquear avenidas principales en diversas ocasiones, por haber hecho cadenas humanas en la avenida Luis Cabrera, realizar marchas con el uso de antorchas, hacer plantones en la Glorieta de San Jerónimo impidiendo el paso vehicular. Tal parece que las acciones del “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” no es tan pacifico como en varias ocasiones han manifestado algunos miembros a los medios de comunicación, pues se han enfrentado (en ocasiones a golpes) con los granaderos (véase anexo 1).

Los vecinos de Santa Fe pertenecientes a la delegación Álvaro Obregón, en unión con los afectados en la Magdalena Contreras, exigen que “Antes de proyectar desarrollos inmobiliarios en el área urbana [...] se deben de solucionar los conflictos que actualmente se padecen en la

---

<sup>27</sup> Entiéndase a aquellas personas que fueron expropiadas, notificadas e indemnizadas a causa de la construcción de la Supervía Poniente.

zona,...”, sin duda coincido con esta declaración, ya que construir obras de esta magnitud no garantiza que resolverán los conflictos que aún no han tenido solución y que deben ser resueltos a corto plazo.

De esta manera los vecinos contrerenses afectados declaran que: “Esta obra tendría varios impactos, primero en nuestro patrimonio familiar, nuestras viviendas, otro sería que en Contreras tenemos el único río vivo que corre por la ciudad; sería acabar con lo poquito que tenemos”, explicó Apolinar Figueroa, residente de la demarcación desde hace 45 años (Gutiérrez, 2008: 4).

Además, en la publicación de la revista *Contralínea* (2011) de la Asociación Civil de Ingenieros Topógrafos, destacan que en el Diario Oficial de la Federación del día 6 de abril de 2010, refieren los cinco polígonos expropiados para la edificación de la vialidad, pero no indican colonias o calles, sino únicamente coordenadas, vértices y rumbos propios del sistema universal mercator, el cual es incomprensible para la gran mayoría de los afectados directos e indirectos (Mendoza, 2011: 22), es decir, que la información que proporciona el GDF es incompleta, quizá sea una forma estratégica para no alarmar a todos los habitantes de la Delegación, ya que es evidente que no sólo los propietarios de los predios expropiados serán afectados directos, sino que durante la construcción habrá más daños y afectados directos e indirectos.

Por lo tanto las Asociaciones contra la Supervía Sur-Poniente han buscado distintas maneras para evitar la construcción, una de ellas ha sido acercarse a Instituciones como la Comisión Nacional de Derechos Humanos, para que intervenga y defienda sus derechos ciudadanos. No obstante, las quejas que se han generado han sido archivadas en un expediente, según Luis González Placencia, presidente de la CNDH, quien aseguró que de todas las quejas recibidas, la única inconformidad que podrán atender será la garantía al derecho de audiencia.

Es importante mencionar que la CNDH sólo puede intervenir en el caso mediante visitadores<sup>28</sup> cuando así lo solicitan los ciudadanos para que no sean violados sus derechos ciudadanos. Además la institución puede aportar recomendaciones al GDF referente a la construcción, sin embargo *no tiene la capacidad de cancelar o suspender una construcción de este tipo.*

Otra institución a la que se han acercado los afectados es a la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), en la cual denuncian la tala injustificada en áreas verdes protegidas. Por tal razón el objetivo de la procuraduría es vigilar que la constructora se encargue de mitigar los daños, así como de cumplir las 60 condiciones que la Secretaría de Medio Ambiente emitió respecto a la MIA para la autorización del inicio de la construcción de la Supervía Sur-Poniente.

El “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” ha sido escuchado por más personas, ya que los afectados son apoyados por agrupaciones sociales en defensa del medio ambiente y de los derechos humanos, provenientes de Morelia, Guadalajara, Cuernavaca y Querétaro, los cuales argumentan su experiencia con vialidades ambiciosas impulsadas desde los gobiernos, además consideran que es una lucha colectiva, la cual el Gobierno no ha tomado en cuenta (Quintero, 2010: 36).

Ahora bien, existen grupos que están a favor de la construcción, por ejemplo algunos “vecinos de Álvaro Obregón, Magdalena Contreras y Cuajimalpa, los cuales crearon un frente de apoyo vecinal a la Supervía...” (Gómez, 2010: 31), éstos consideran que su construcción es inaplazable por la necesidad que tiene la ciudad de contar con más vialidades, las cuales eliminarán los

---

<sup>28</sup> Entiéndase como personal de la CNDH que está presente en distintas situaciones donde se encuentran ambas partes, es decir afectados e interesados.

congestionamientos viales que ocurren diariamente en las demarcaciones por donde cruzará el proyecto. Además, reconocen que eran vecinos que estaban en contra de la vialidad pero, cuando publicaron las modificaciones de ruta, y con ello se dio la disminución de los daños sociales y ambientales, ahora apoyan la construcción de la Supervía Sur-Poniente.

Las acciones por parte de los vecinos que están a favor de la Supervía Sur-Poniente han sido un dialogo cercano con el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, así como la aplicación de una encuesta hecho por la empresa “Covarrubias Asociados a favor de la Supervía” que refleja el apoyo a la vialidad, de mil 396 encuestados, el 74 %, revela el sondeo están a favor de la Supervía. También los vecinos han propuesto la construcción de un teleférico y estacionamientos de transferencia para que el traslado para los vecinos de Santa Fe se efectúe en minutos (Salgado, 2010: 31).

Agregado al apoyo para la construcción de la vialidad, “La Asociación de Colonos de Santa Fe exigen no frenar las obras por una minoría, ya que de eso depende el traslado de más de 220 mil personas diarias a esa zona de la ciudad” (Gómez, 2010: 31). Sin embargo, no se menciona quienes son los miembros de dicha Asociación, quizá puede estar conformada por los corporativos y empresas que cuentan con negocios en la zona de Santa Fe y buscan su propio beneficio.

En consecuencia, es posible considerar que hay una nula participación por parte de los habitantes de la delegación Magdalena Contreras, pues se observa que son una minoría los vecinos que se acercan a las asambleas o juntas de las asociaciones antes descritas. Por lo anterior se puede afirmar lo que menciona Espinosa: que en las actuales democracias no significa que todos participen y tomen el mismo papel, ni la misma dirección, puesto que solo es una minoría la que está dispuesta a colaborar en busca de un objetivo común.

Considero que son distintas las causas de la no participación y apatía de los habitantes, por ejemplo, la falta de interés de la población por su entorno, la carencia de tiempo para informarse y así poder participar, la indiferencia sobre lo que sucede en su colonia o Delegación y la falta de información o transparencia por parte del gobierno con respecto a la construcción de la vialidad.

### **3.2 INTERVENCIÓN DE PARTIDOS POLÍTICOS**

La polémica provocada con respecto a la construcción de la Supervía Sur-Poniente, no ha hecho esperar la opinión de diferentes representantes ciudadanos, en el ámbito político, de diversos partidos políticos, tanto a favor como en contra de la vialidad.

Por una parte, el dirigente del Partido de la Revolución Democrática (PRD) en el DF, Manuel Oropeza, considera que “... no comparte este proyecto, ya que la obra es contraria a la visión de izquierda, además no es una obra para el grueso de la población, *es para la gente que tiene recursos*, que tiene coche y que puede pagar una cuota, me parece que están generando un conflicto social en la Delegación” (Acosta, 2010: 3), también perredistas voceros en la Asamblea Legislativa del DF y en la Cámara de Diputados, como Alejandro Sánchez Camacho y Leticia Quezada, consideran que el Jefe de Gobierno “...debe consultar con los ciudadanos ese tema porque afecta a los habitantes de diversas Delegaciones” (Acosta, 2010: 2).

La forma de actuar por parte de los representantes del PRD ha sido mediante una reunión de trabajo en la Asamblea Legislativa del DF con funcionarios encargados del proyecto como lo es el Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz, el Oficial Mayor Adrian Michel y el subsecretario de Asuntos Metropolitanos Héctor Hernández Llamas. Sin embargo a dicha reunión no fueron convocados, miembros del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y del Partido Acción Nacional PAN, por lo que expresan su inconformidad al mencionar que “...no es un caso

privativo del PRD, ya que lo hacen en un recinto público...” mientras que el PRI “aseguró que han rechazado la obra porque no se ha hablado con la verdad” (Osorio, 2010:3).

Otra de las acciones por parte de los perredistas fue acudir a la sede del Gobierno capitalino a entregar una carta al JGDF, Marcelo Ebrard, en la cual piden anular la Supervía Sur-Poniente, esto después de la reunión que tuvieron con vecinos de las delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, porque argumentan que una de las principales inconformidades es el cobro de peaje por el uso de la vialidad, además consideran que ellos apoyarán la decisión del pueblo que representan (Acosta, 2010: 2).

No todos los perredistas están a favor del proyecto, lo cual ha provocado un conflicto interno en cuanto a la construcción de la Supervía Sur-Poniente; “... los diputados de la Asamblea Legislativa del D.F. Erasto Ensástiga, Karen Quiroga, Héctor Guijosa y Fernando Cuéllar, destacaron los beneficios de la obra, y acusaron a Alejandro Sánchez de atender intereses políticos y no sociales...” (Osorio, 2010: 3).

Por otra parte la diputada federal del PAN, María de la Paz Quiñones Cornejo (hoy en día diputada del PRI), se ha visto involucrada y preocupada por los habitantes afectados desde que se anunció la vialidad, el 21 de abril de 2008. Ella argumentó que “...es propia de gobiernos autoritarios, pues sólo beneficiará a inversionistas privados y empresarios de la industria de la construcción, sin consultar a la población afectada” (Amezcuca, 2008). Pero ¿por qué ocuparse de estos problemas siendo del partido azul, si el gobierno local es de izquierda?, no podemos descartar que existan intereses asociados para obtener recursos económicos. Pero, ¿cómo saber que no existen intereses particulares? Aun existiendo una ley de transparencia y acceso a la información

(que fue aprobada en el 2002) se tiene incertidumbre acerca de los proyectos que realiza el gobierno.

La diputada federal Paz Quiñones, ha realizado actividades, junto con la asociación “Ciudadanos por Contreras”, como elaborar amparos en apoyo a los vecinos afectados. Sin embargo, éstos no han resultado favorables, ya que la diputada federal no se ampara en calidad de ciudadana, sino como funcionaria política.

Por lo tanto la diputada federal ha tenido que buscar otras alternativas para apoyar a los colonos, por ejemplo: conferencias de prensa, foros públicos, acudir a las juntas vecinales y congresos, manifestar su oposición por la construcción de la Supervía Sur-Poniente, tratando de conservar su patrimonio, calidad de vida y tranquilidad en las distintas colonias afectadas, así como conservar y defender las áreas verdes existentes.

Es oportuno mencionar que la relación que tiene la diputada federal y los miembros de la asociación “Ciudadanos por Contreras” se percibe la participación política que define Espinosa (s/f) como aquella intervención de los ciudadanos a partir de los miembros que pertenecen a partidos políticos, los cuales son órganos que representan a una comunidad con intereses generales. Asimismo Espinosa (s/f) menciona las distintas formas de participación política, por ejemplo, la práctica de actividades comunitarias o de acciones colectivas, las cuales realiza la diputada federal, Paz Quiñones quien ha estado cerca de la asociación “Ciudadanos por Contreras” como lo vimos anteriormente.

Puesto que se han involucrado políticos de los distintos partidos a partir de los puntos de vista de los diferentes representantes ciudadanos, algunos diputados federales de diferentes bancadas se han unido para ofrecer apoyo a los colonos afectados y han abogado porque la vía de cuota sea

cancelada. Esto se concertó en una asamblea del “Frente Amplio contra la Supervía Poniente” a donde acudieron Manuel Oropeza y Leticia Quezada del PRD, Gabriela Cuevas, Agustín Castilla y María de la Paz Quiñones del PAN e Ifigenia Martínez del Partido del Trabajo (PT), quienes acordaron el rechazo total de la vialidad, por el impacto ambiental que detonará la construcción, así como al peaje que se cobrará (Valdez, 2010: 2).

Por otra parte, asambleístas del PAN en la Asamblea Legislativa del DF, Fernando Rodríguez y Rafael Medina, “...critican que la Supervía es más cara que otras autopistas del país. Además señalaron que el Gobierno del DF adjudicó la concesión para efectuar la obra a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas integrada por la compañía OHL y el Grupo Copri, uno de los principales desarrolladores de Santa Fe” (Cabrera, 2010: 6).

En conclusión, es alentador que exista la participación de los representantes ciudadanos de los diferentes partidos políticos a nivel local y federal, ya que la Supervía Sur-Poniente como recordamos es parte de un proyecto que afecta o beneficia al Distrito Federal. Sin embargo surgen algunas incógnitas, ya que detrás de estas declaraciones o “apoyo” a la población afectada directa e indirecta, es posible que existan otros intereses, quizá votos a favor de su partido, evidenciar el conflicto interno en el que se encuentra el PRD, partido de izquierda, así como la división de opinión a favor y en contra del proyecto por parte de sus miembros, pero ¿cómo saberlo?, tal vez las acciones que realizan son para dar a conocer que están haciendo su “trabajo” y tranquilizar a la gente perjudicada por la situación.

### **3.3 INTERESES POLÍTICOS, SOCIALES Y ECONÓMICOS**

Es imposible evitar que, durante el proceso de la toma de decisión de la construcción de un megaproyecto como la Supervía Sur-Poniente, no existan intereses de tipo político, ya que

participan tanto la Iniciativa Privada (IP) como el gobierno. Por ejemplo, el Jefe de Gobierno quién encabeza el proyecto, busca con ello apoyo de sus gobernados y la IP para el partido al que pertenece (próximas elecciones).

Asimismo, existen intereses de tipo social; por citar alguno, los corporativos de Santa Fe, cuyos empleados disminuirán su tiempo de traslado; además la población que habita cerca de la zona de construcción se beneficiará con el aumento de la plusvalía de sus viviendas. Por otra parte, el GDF difunde el aumento de empleos (con quienes se encargan de construir la vialidad), etc. Finalmente, existen intereses económicos puesto que la empresa constructora y el GDF serían los más beneficiados porque la vialidad será de peaje.

Sin embargo, los actores involucrados no evidencian sus intereses de manera explícita y directa, ya que darían la razón a los afectados y todo el proyecto se vendría abajo. No obstante, en el análisis de sus acciones o su discurso son perceptibles algunos intereses de los actores que participan en el proyecto.

Desde el 2008 las declaraciones por parte del JGDF, Marcelo Ebrard, han sido en el sentido de construir vialidades “...para garantizar la fluidez de tránsito vehicular...” (Ibarra, 2008: 1) respecto a los entronques de Av. Luis Cabrera y Periférico “...porque esa vialidad actualmente está muy rebasada; esa es una obra de los 70’s...” (Ibarra, 2008: 1). Tal parece que se necesita de una nueva vialidad debido al “deterioro” en que se encuentra la delegación Magdalena Contreras (puente vehicular Luis Cabrera) o para que los usuarios puedan desplazarse mejor en horas pico. Pero realmente esto justifica la “necesidad” de una nueva vialidad.

Al mismo tiempo, la Consejera Jurídica del DF, Leticia Bonifaz considera que “...los amparos contra la Supervía son estrategias políticas...”, (Durán, 2010: 5). Coincido con la consejera ya

que es posible pensar que las asociaciones que han manifestado su oposición a la vialidad han estado apoyados mediante amparos, marchas, ruedas de prensa etcétera, por diputados federales y locales que no pertenecen al grupo de Marcelo Ebrard.

Por otra parte, Obdulio Ávila, dirigente del PAN del DF, dio a conocer los resultados de una consulta ciudadana que realizó en la delegación Magdalena Contreras, la cual obtuvo como resultado que el 79% de la población rechaza la construcción de la vialidad (Cabrera, 2010: 2). Sin embargo, no se muestra en qué zona de la demarcación fueron realizadas las encuestas o a cuántas personas se aplicó el cuestionario en dicha consulta, para que los resultados tengan validez estadística. Tal parece que el PAN busca que el Jefe de Gobierno quede mal por la construcción de la Supervía Sur-Poniente al no considerar la opinión de los contrerenses con respecto a aceptar o no la construcción de la vialidad.

Ahora bien, el delegado de Álvaro Obregón Eduardo Santillán Pérez "...señaló que urge la Supervía ante el caos vial, ya que en los pasados 25 años el crecimiento de la capital se ha concentrado en el poniente del D.F., lo cual ha propiciado un colapso en las zonas de alta afluencia vehicular" (Arellano, 2010: 34). Es evidente que el apoyo que brinda el delegado de Álvaro Obregón para que se construya la vialidad, es porque la demarcación se verá beneficiada con ello, ya que sólo cuenta con una vialidad para el acceso a la zona de Santa Fe, en la cual los trabajadores del grupo empresarial más reconocido en el D.F. se beneficiaran al disminuir su tiempo de traslado.

Asimismo, las personas que se oponen a la construcción coinciden en afirmar que "...el gobierno capitalino estará privilegiando la construcción de la Supervía para favorecer únicamente al Grupo Santa Fe...", (Arellano, 2010: 33). Esto provocará el aumento del aforo vehicular, y serán

afectadas las reservas ecológicas, con el daño a zonas de recarga acuífera, situaciones que no se toman en cuenta al construir la vialidad, a pesar de las condiciones o recomendaciones que por parte de diversos sectores.

El GDF no realizó un concurso para licitar la obra y otorgar la concesión a alguna constructora, sino que se le otorgó de manera directa el proyecto a la “Controladora Vía Rápida Poetas, S.A. de C.V.” La pregunta es ¿por qué? Quizá la constructora pertenece al grupo empresarial Santa Fe.

Por otra parte, la Secretaría de Medio Ambiente del DF ha dado luz verde para construir la vialidad señalando únicamente 60 condiciones obligatorias señalando que el incumplimiento de una de ellas tan sólo tendrá “sanciones” conforme a la ley. Sin embargo, investigadores del Instituto de Biología de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y académicos de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) coinciden en que la Secretaría de Medio Ambiente autorizó la vialidad sin considerar las deficiencias que presenta la Manifestación del Impacto Ambiental que realizó la constructora y dio a conocer el GDF.

Asimismo, la titular de la Secretaría de Medio Ambiente del DF, Martha Delgado, aseguró que afecta más la mancha urbana en zonas de conservación ecológica que la Supervía, pues menciona que la constructora será cuidadosa en preservar las áreas naturales protegidas. Entonces, ¿Por qué no hacer un programa de planeación y combatir los asentamientos irregulares para que no sean “necesarios” los megaproyectos y así no se dañen las escasas áreas verdes que se encuentran en el DF? (Gómez, 2010: 38)

No obstante, se contempla que en la vialidad habrá unidades de transporte público que circularán por la Supervía Sur-Poniente, lo cual será un beneficio para los usuarios, ya que el servicio será exprés; así lo comentó el Secretario de Finanzas del DF, Mario Delgado (hoy Secretario de

Educación del GDF). Esto significa que el GDF está pensando en el “beneficio” de todos los usuarios, tanto de quienes tienen vehículo como de quienes no lo tienen. Lo que se desconoce es si todos los usuarios podrán pagar el monto del servicio exprés que asciende a cuatro pesos.

Asimismo el Director del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), Roberto Newell y el presidente del Consejo Coordinador Empresarial, Armando Talamantes, alientan la alianza público-privada como necesaria, ya que consideran que la inversión que realiza la Iniciativa Privada no está al alcance del gobierno. Además coinciden tanto empresarios como consultores en la importancia que tiene crear infraestructura que no se tiene (Ibarra, 2010: 6).

Es evidente que Marcelo Ebrard cuenta con el apoyo del ámbito privado para realizar las vialidades que ha realizado y tiene planeadas en su periodo como Jefe de Gobierno, ya que los beneficiados en su mayoría son iniciativa privada ya que los proyectos cobrarán peaje, los cuales resolverán la situación de intereses privados de manera particular, al facilitar su movilidad y conectividad, así como disminuir el tiempo de traslado. Todo lo anterior, sin importar el costo que tenga para los usuarios que no cuentan con la posibilidad de pagar el peaje y quienes disfrutarán del uso de un espacio público, pero que el Jefe de Gobierno está transformando en un espacio que excluye a quien no tiene los suficientes recursos económicos.

Finalmente, el 18 de agosto de 2010, Organismos Empresariales de la Ciudad de México manifestaron su apoyo al JGDF en un desplegado en el periódico La Jornada (ver anexo 2). En él, las empresas ratifican su respaldo a las acciones del Jefe de Gobierno, en diferentes ámbitos, como la educación, el apoyo a los adultos mayores, las obras de infraestructura, entre ellas la construcción de la Supervía Sur-Poniente. Aunque el apoyo con que cuenta, Marcelo Ebrard, es

de grupos pequeños, éstos cuentan con un cierto poder económico del cual carecen sus opositores.

### 3.4 GESTIÓN DEL CONFLICTO

Durante el proceso de toma de decisión para construir la Supervía Sur-Poniente, surgió la participación política y social de distintos actores públicos miembros de partidos políticos, como el PAN, PRD y PRI de la mano de movilizaciones civiles. Así debido a la constante confrontación entre las personas afectadas y el GDF se ha generado en varias ocasiones la duda entorno a construir o no la Supervía Sur-Poniente.

Por una parte, los habitantes organizados, que son perjudicados directos, y están en contra de la vialidad aparecen en la escena política a partir del anuncio de la vialidad, por la falta de información que la otra parte involucrada (GDF) no proporciona. En consecuencia, la participación de los afectados es activa, porque se opone a la Supervía defiende sus derechos, el medio ambiente, su patrimonio familiar etc. Sin embargo no han logrado una solución adecuada en la que ambas partes sean beneficiadas.

Por otra parte, para llevar a cabo el proyecto, el Jefe de Gobierno mencionó que “... siempre que hay un proceso de construcción se generan protestas, ‘pero yo tengo que ver por el interés general’. No me pusieron para quedar bien, sino para *tomar las decisiones* y llevarlas a cabo para que nuestra ciudad salga adelante”, además agregó que “si no se hacen estas obras se corre el riesgo de que se colapse toda esa zona. También podríamos decir, ‘pues no hay que hacerlas, ¿para qué nos metemos en problemas?’ Pero, si no hago esas obras, estamos como a dos milímetros de que eso ocurra [colapsarse la zona sur-poniente]” (Romero y Gómez, 2010: 35).

Además, en el boletín de la Jefatura de Gobierno del día 6 de abril del 2010, el Secretario de Obras y Servicios, Fernando Aboitiz Saro, y la Consejera Jurídica del DF, Leticia Bonifaz informaron que por *instrucciones* del Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, se mantendrá el subsidio del transporte público al pasaje con el fin de “apoyar” la economía de la población con menos recursos y se desincentivará el uso del automóvil, gracias a lo cual los usuarios de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) podrán ahorrar hasta 75 por ciento en pasaje y 50 por ciento de tiempo en traslado. Así el GDF pretende promover la masificación del transporte público, el mejoramiento de la calidad del aire, la equidad, la accesibilidad, la conectividad, la salud, la movilidad y la calidad de vida de la población.

En varias ocasiones los grupos opositores han tenido la iniciativa de buscar el *diálogo* con el JGDF. El primer encuentro tuvo lugar en el auditorio de “Casa Popular” en Magdalena Contreras y los asistentes presentes fueron: el Director de Legislación y Trámites Inmobiliarios del DF de la Consejería Jurídica, Adolfo Arenas, el Director General de Patrimonio Inmobiliario del DF, Guillermo Guzmán y miembros del Frente Amplio contra la Supervía (vecinos afectados), quienes en conjunto dialogaron en relación a las expropiaciones e indemnizaciones que se han entregado a los afectados de la colonia La Malinche.

Por otra parte “El Secretario de Obras y Servicios del D.F., Fernando Aboitiz Saro, dijo que los vecinos afectados por el trazo de las obras están en su derecho de ampararse, pero anticipó que con base en la ley de expropiaciones ningún recurso promovido contra vías de comunicación prosperará [...] Además, aseguró el Secretario de Obras y Servicios del D.F. que la asignación directa de la concesión al consorcio Controladora Vía Rápida Poetas, integrado por Grupo COPRI, la cual se encargó del viaducto elevado en el estado de México, garantizó que las familias afectadas recibirán en promedio tres millones de pesos” (Romero y Gómez, 2010: 35).

Asimismo, el Secretario de Obras y Servicios menciona que a pesar de la oposición de los vecinos, la Supervía Sur-Poniente no se detendrá y *garantiza* que la obra generará beneficios, inclusive para las personas que está manifestándose en contra, ya que considera que muchas veces se opone la gente por desinformación (información que quizá el GDF no proporciona públicamente).

También informó que comenzaron pláticas con representantes de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) en torno a la construcción de columnas para la Supervía Sur-Poniente sobre las barrancas de Tarango con el fin de contar con los permisos federales de construcción.

Por otra parte, la Consejera Jurídica del GDF, Leticia Bonifaz, anunció que “La Loma”, zona protegida, ubicada en la delegación Magdalena Contreras, no será afectada por la construcción. Sin embargo en los planos de la MIA que publicó la constructora se percibe que esa zona sí se verá perjudicada por la Supervía Sur-Poniente, ya que se construirá un túnel que pasará por ahí ¿o acaso ese tipo de construcción no afecta?

Asimismo la Directora de la RTP, Ariadna Montiel, informó que están planeando cinco rutas de autobuses para la autopista urbana, donde operarán un máximo de 100 unidades para transportar hasta 60 mil usuarios diariamente. Pero, ¿quién garantiza que serán suficientes las unidades para trasladar a esa cantidad de usuarios? Es posible comparar lo que sucede actualmente con el metrobús, un proyecto que hasta hoy en día no es suficiente para el número de usuarios que se transportan por ese medio.

Ahora bien, el Secretario de Finanzas del GDF, Mario Delgado Carrillo (hoy en día Secretario de Educación Pública del Distrito Federal), aseguró que no rescatará a constructores si fracasan los proyectos, en el peor de los casos, el gobierno se quedará con la vialidad antes del plazo acordado

(30 años), recordando que la construcción de la Supervía Sur-Poniente inició en agosto del 2010 como lo planearon.

Por su parte, el Jefe Delegacional en Magdalena Contreras, Eduardo Hernández, argumenta que no tenía “ninguna información del proyecto” y que “entre las mismas autoridades del GDF hay *falta de información*”. Además, añadió que solicitará una audiencia con el JGDF, Marcelo Ebrard, para pedirle el proyecto y así poder informar a todos los contrerenses (Pantoja, 2010).

A pesar de que el Jefe Delegacional argumenta que no tiene información, se contradice al plantear una oferta a los afectados, la cual brinda a los expropiados el “Perdón de deudas en agua, predial y créditos hipotecarios, así como la reubicación en la misma Delegación y la regularización de otros terrenos [...] Con ello pretende que los habitantes acepten la expropiación de sus predios y den paso a la construcción de la Supervía Sur-Poniente” (Pantoja, 2010).

En cambio los vecinos que se oponen, miembros del “Frente Amplio contra la Supervía” en Magdalena Contreras, Cristina Barros y Francisco López, analizaron acudir a la Comisión Nacional de Derechos Humanos para tomar medidas y evitar violaciones irreparables a las garantías individuales. Es así que convocaron a una cadena de manos y corazones el 1 de agosto del año 2010 en oposición a la Supervía Sur-Poniente.

Como consecuencia de la nula respuesta por parte de las autoridades del GDF respecto a sus reclamos, como habitantes afectados anunciaron aumentar las movilizaciones contra la Supervía Sur-Poniente. Al mismo tiempo solicitan que una comisión de académicos analice la Manifestación de Impacto Ambiental. Es importante mencionar que el Frente Amplio contra la Supervía consiguió, gracias a sus movilizaciones, retrasar el inicio de las obras.

En apoyo a la oposición de la vialidad, el presidente del Instituto Nacional de Ecología (INE), Adrián Fernández, aseguró que la Supervía sólo es un proyecto que traerá un alivio *temporal* en la disminución del congestionamiento vehicular y de emisiones a la atmosfera. Además, menciona que la vialidad induce a un mayor uso del automóvil. Coincidió con Adrián Fernández, ya que lo mismo sucedió cuando se terminó de construir el segundo piso del periférico, otro megaproyecto cuyo funcionamiento fue temporal, puesto que hoy en día no es suficiente para aminorar el tráfico para reducir el tiempo de traslado.

Asimismo, Leticia Quezada, legisladora del PRD del DF, exige que no haya excesos por parte de los cuerpos policiacos y eviten lastimar a la gente de la colonia afectada cuando se manifiestan. Por otra parte el titular de la CNDH, Luis González Placencia, reconoció que no tiene las facultades para solicitar al GDF la suspensión de la obra, únicamente puede intervenir en el tema de la violación a los derechos humanos.

Por otro lado, el Titular de Asuntos Metropolitanos y Enlace Institucional del GDF, Héctor Hernández Llamas informó que se realizan trabajos de campo en la zona expropiada con la finalidad de llegar a un acuerdo con los propietarios de los inmuebles que no fueron expropiados, pero aún están ubicados cerca del trazo de la vialidad.

Asimismo, el JGDF, Marcelo Ebrard, ofrece subir a Internet el plan de obras en marcha para que la población conozca y tenga acceso a la información<sup>29</sup>. Además, señaló que quienes se oponen a la construcción de la Supervía no tienen argumentos, sólo están en contra, es decir es operación política o una *diferencia de puntos de vista* que tiene los opositores de la vialidad. Por otra parte,

---

<sup>29</sup> El Gobierno proporciona la página de internet <http://supervia.mx> en donde puede encontrarse la “información” respecto a la Supervía Poniente.

el JGDF se reunió con vecinos de diferentes colonias de la delegación Magdalena Contreras, quienes expresaron su apoyo a la Supervía, como lo hicieron los diputados del PRD, Guillermo Orozco Loreto y Max Reyes.

En respuesta a lo anterior, Rafael Martínez, miembro del “Frente Amplio contra la Supervía” en Magdalena Contreras considera que el conflicto va más allá de sí se realiza la demolición de las viviendas, ya que considera que las *decisiones autoritarias* del GDF han impedido el entendimiento entre ciudadanos y servidores públicos. Asimismo, rechazó levantar el plantón (ubicado desde el 1 de enero de 2010 en la zona expropiada de la colonia La Malinche) contra la Supervía, ya que es insuficiente la información que les proporcionó el GDF, y ellos reclaman la opacidad con la que la autoridad central ha manejado el proyecto.

El GDF señaló que está dispuesto a instalar una mesa de diálogo con los vecinos que se oponen a la Supervía. Sin embargo, la presencia inusual de policías y patrullas en la colonia afectada provoca tensión. Al respecto, el vocero del PRD en la Asamblea Legislativa del DF, Alejandro Sánchez Camacho, aseguró que la oposición de esta obra tendrá un costo político.

Los vecinos de la colonia La Malinche, en Magdalena Contreras, integrantes del “Frente Amplio contra la Supervía”, se manifestaron a favor de realizar una mesa de diálogo en la CNDH, donde proponen fijar reglas claras que permitan una negociación fluida, con base en una agenda de trabajo, puesto que acusan al personal de Proyectos Estratégicos de amenazas y de intentar dividirlos.

Los integrantes del Frente proponen que, en el debate público sobre el proyecto, el principal objetivo sea analizar costos y encontrar alternativas sustentables, además solicitan que sea

tomada en cuenta la opinión de los especialistas nacionales y extranjeros, quienes plantean una suspensión de obra, como muestra de diálogo por parte del GDF.

En apoyo a la oposición de la vialidad, el Coordinador de Transporte Eficiente de la organización “El Poder del Consumidor”, Gerardo Moncada y el jefe de las Academias de Sistemas de Transporte del Instituto Politécnico Nacional (IPN), Javier Hernández informaron, en conferencia de prensa, sobre su propuesta de cinco corredores de transporte público, alterna a la construcción de la Supervía, en la cual la inversión del proyecto bajaría y contemplan que circularían 55 mil pasajeros al día, en vez de 30 mil autos por la vía de cuota.

El titular de la CNDH, Luis González Placencia, reconoció que el diálogo entre el gobierno de la ciudad y los vecinos que se oponen a la Supervía está en riesgo, si el primero no suspende la obra como muestra de confianza de que está abierto a la negociación, ya que el titular de la CNDH considera que las posturas del gobierno capitalino y de los opositores son *irreconciliables*, pues las autoridades rechazaron frenar la obra para entablar el diálogos. Sin embargo, Luis González Placencia señaló que continuarán con la investigación respecto a la queja vecinal por las presuntas violaciones a sus derechos.

Al respecto, JGDF, Marcelo Ebrard Casaubón, afirmó que está abierto para recibir opiniones sobre la Supervía, pero *se suspenderá la construcción*, además puntualizó que la CNDH sólo es mediadora entre los vecinos y el gobierno.

En respuesta a los argumentos en contra de la Supervía, asegura el Subsecretario de Gobierno del DF, Juan José Ochoa, que es falso que se estén violando los derechos ciudadanos de los vecinos afectados, pues una de las prioridades de las autoridades ha sido *salvaguardar las garantías* de todos los ciudadanos. Por lo anterior dijo respetar, pero no compartir el pronunciamiento de más

de 100 organizaciones en el sentido de que la vialidad contradice la esencia del Programa de Derechos Humanos del DF.

**Diagrama 2 Actores involucrados**

Actores		Argumentos
A favor	En contra	
Marcelo Ebrard Casaubón Jefe de Gobierno del DF.		Tengo que ver por el interés general. La obra va porque va
	Rafael Martínez miembro del “Frente Amplio contra la Supervía Poniente”	Las decisiones autoritarias del gobierno han impedido el entendimiento entre ciudadanos y servidores públicos.
Fernando Aboitiz Saro Secretario de Obras y Servicios del DF.		La Supervía no se detendrá, garantizo que la obra genera beneficios.
	Alejandro Sánchez Camacho vocero del PRD en la ALDF	La oposición a esta obra tendrá un costo político importante.
Leticia Bonifaz Consejera Jurídica del DF		Se mantendrá el subsidio al pasaje en este servicio a fin de apoyar la economía de la población con menos recursos.
	Gerardo Moncada Miembro de la organización “Poder del Consumidor” y Javier Hernández Jefe de Academias de Sistemas de Transporte del IPN.	Proponemos cinco corredores de transporte público alterna a la construcción de la Supervía, donde la inversión será menor y podrán circular 55 mil pasajeros en vez de 30 mil por la vía de cuota.
Juan José Ochoa Subsecretario de Gobierno del DF		Las prioridades de las autoridades han sido salvaguardar las garantías de todos los ciudadanos.

## CONCLUSIONES

Como se deduce de la investigación realizada, el proyecto de la Supervía Sur-Poniente requiere de una planeación urbana bien fundamentada en tiempo y forma, puesto que su construcción genera un conflicto entre los afectados directos e indirectos y el GDF. A partir de las pruebas que los documentos muestran, se hace evidente la falta de planeación por parte del GDF con respecto al megaproyecto. Como dice Hiernaux la planeación urbana debe concebirse como el intento de controlar situaciones futuras mediante acciones ex profeso realizadas con antelación, en diferentes servicios básicos, para que así se contemple una posibilidad amplia de consensos entre los tomadores de decisiones los diferentes grupos sociales (Hiernaux, 1998: 707).

También es evidente que la gestión del espacio público es un tema muy complejo, ya que si se entiende al espacio público como aquello que es común para todos, donde se pueden hacer actividades al aire libre y el uso es comunitario, en la Supervía Sur-Poniente no sucede así, ya que la vialidad se construirá en un espacio público (avenida principal de la delegación Magdalena Contreras) el cual se convertirá en un espacio privado, excluyente, y su uso será para aquellas personas que tengan la posibilidad de pagar la cuota de peaje. Entonces ¿a dónde queda todo lo estudiado respecto al libre uso de un espacio público? o ¿qué se debe entender actualmente por espacio público?

Ahora bien, la participación social y política, suscitó la opinión de diferentes miembros de partidos políticos como el: PAN, PRD y PRI, el surgimiento de inconformidades por parte de los afectados es inevitable, debido a que este megaproyecto perjudicará a los habitantes de distintas colonias pertenecientes a dos delegaciones: Magdalena Contreras y Álvaro Obregón. Sin embargo, los afectados de las distintas delegaciones no son tomados en cuenta por parte del

gobierno debido a la falta de unión, de una participación activa, organizada e informada, puesto que el gobierno considera a los afectados como una minoría, la cual será perjudicada en comparación con aquella gente que se verá beneficiada con la construcción.

No obstante, puede considerarse una estrategia el hecho de que el JGDF, Marcelo Ebrard no proporcionara la información en tiempo y forma, ya que, como se analizó, los intereses son diversos dependiendo del actor involucrado y de la opinión que tiene respecto a la toma de decisión.

Asimismo, se analizó en qué consiste la vialidad Supervía Sur-Poniente y la situación en la que se encuentra la delegación Magdalena Contreras, respecto a sus vialidades existentes, cuánta gente la habita y el transporte con el que cuenta, así como el conflicto que existe entre el Gobierno de Distrito Federal y los afectados que habitan en la demarcación por la cual cruzará la vialidad. Es evidente que el encargado de este proyecto es el GDF, ya que el megaproyecto fue anunciado por el Jefe de Gobierno y como dice Aguilar (2003): el que propone la agenda pública, donde procuran solucionar las necesidades de la población, “tiene el poder y el control de decidir” y, al mismo tiempo, menciona que existe un problema con la teoría de la democracia, puesto que en el diseño de la agenda “no participa la población”, es decir que Marcelo Ebrard escuchará todas las opiniones, recomendaciones, manifestaciones, oposiciones por parte de la población afectada, pero todo esto no influye en la decisión que él toma al construir la Supervía Poniente.

Por otra parte se puede ver que la construcción de la Supervía Sur-Poniente se debe a la toma de decisión del JGDF, ya que es un individuo cuyo comportamiento es semejante al hombre administrativo que menciona Simon, el cual tiene como prioridad velar por sus intereses, ya sean

políticos, económicos o personales. Sin embargo, de acuerdo con sus argumentos, Marcelo Ebrard no busca un beneficio común o al menos, lograr un consenso entre ambas partes, y en sus acciones y relaciones con la IP predominará un interés económico y político para obtener un beneficio individual (tal vez postularse como candidato para ser presidente de la república).

Respecto al modelo de política burocrática que “...no ve un actor unitario, sino muchos actores-jugadores, que no se centra en una cuestión estratégica única sino en diversos problemas...” (Allison, 2003: 154) y que los actores toman decisiones conforme a sus preferencias, se aplica la decisión en este caso ya que es decir recae en una persona —Marcelo Ebrard—, sin embargo no sólo participa el Jefe de Gobierno en la decisión, sino también participan la IP, la PAOT, la Secretaria de Medio Ambiente, la Red de Transporte de Pasajeros, al ‘resolver’ temporalmente diferentes problemas en busca de sus diversos intereses. Por ejemplo, la IP invierte en el país para obtener ganancias, la PAOT para verificar que las zonas ecológicas dañadas sean recuperadas, la RTP para trasladar a 30 mil usuarios por día.

Entonces el resultado es un juego de negociaciones entre esos actores que tienen intereses particulares y percepciones diferentes, donde “Las decisiones y acciones de los gobiernos son esencialmente desenlaces o resultados políticos. Son resultados, porque lo que ocurre no ha sido escogido en “tanto solución a un problema”, sino porque es consecuencia de compromisos, coaliciones, competiciones y malentendidos entre diversos miembros del gobierno...” (Allison, 2003: 156).

Finalmente, en cuanto a la negociación entre los afectados (vecinos de la colonia La Malinche) y el GDF, hasta octubre de 2010, no existía un acuerdo, debido al poco interés que el gobierno tiene para dialogar y aceptar las alternativas que proponen los afectados para que se cancele el

proyecto, (el diseño de rutas de metrobús), lo que ocasiona que la parte afectada continúe con su resistencia.

Debido a la falta de consenso por parte del GDF el partido al que pertenece el Jefe de Gobierno tiene como consecuencia la pérdida de votos, así como del apoyo de gente que se considera de izquierda, además no hay cordura en las acciones de los integrantes del partido con su ideología política, aunque no debemos dejar a un lado, que los asuntos públicos y políticos tienen cambios constantes. A pesar de esto, los trabajos de la obra están en marcha, aunque no en tiempo y forma, por que como recordamos la fecha de finalización de construcción será en el año 2012 (año de elecciones presidencial).

Mi propuesta en cuanto al estudio de caso que realicé es que el GDF no debería de dejar de lado la opinión de los habitantes que están en contra de la construcción de la vialidad, a pesar de que, en el diseño de las políticas públicas, éstos no tengan poder para intervenir en la toma de decisiones. Considero que la autoridad abusa del poder que la población le otorga, porque, en este caso, soluciona una necesidad que solo unos cuantos tienen, cuando la mayoría de la población tiene la necesidad de trasladarse de un punto a otro.

Además la solución que ofrece el GDF en cuanto a megaproyectos es *temporal* como, lo han demostrados proyectos anteriores. Por mencionar alguno: el segundo piso del Periférico que corre de San Antonio a Luis Cabrera consiguió disminuir el tráfico durante un tiempo, pero, hoy en día, existen nudos vehiculares cuando los autos se unen con las vialidades ya existentes, lo cual ocasiona daños ambientales y sociales.

Por lo tanto, el GDF tiene que considerar las alternativas en cuanto a proyectos en donde los habitantes de una zona resultan ser los más perjudicados. Por ejemplo, desde mi punto de vista

sería una excelente opción el uso de distintas rutas del metrobús, como lo proponen el Coordinador de Transporte Eficiente de la organización “El Poder del Consumidor”, Gerardo Moncada, y el Jefe de las Academias de Sistemas de Transporte del IPN, Javier Hernández, quienes consideran cinco corredores de transporte público, donde la inversión fuera menor y podrían circular 55 mil pasajeros al día en vez de 30 mil autos por la vía de cuota Supervía Sur-Poniente.

Si el GDF optara por la opción de los corredores del transporte público, se perjudicaría a menos gente, el partido político al cual pertenece el JGDF no perdería credibilidad en cuanto a ideales y gestión y además, se beneficiaría a la población en cuanto a movilidad y traslado del sur al poniente en el DF. Sin embargo, al no elegir los corredores, es evidente que los intereses económico y político que tiene el GDF, al dejar que la Iniciativa Privada invierta en el país, se impone sobre el interés de sectores importantes que resultan afectados.

Ahora bien, la ciudad de México es una de las más pobladas, por lo que es complejo para los tomadores de decisiones beneficiar a la mayoría de su población. Como sucede con el GDF, al preferir solucionar la necesidad de unos cuantos y construir la Supervía Sur-Poniente, donde los beneficiados en su mayoría son del sector privado, dejando a un lado a la población de un sector medio bajo y demostrando la desigualdad en la toma de decisión en su gestión pública.

Quizá más adelante continúe estudiando este megaproyecto, ya que esta investigación examina el inicio de todo lo que se desatará cuando la construcción sea finalizada y utilizada por los habitantes más cercanos a la vialidad. Es importante resaltar, que en el año que está planeado la terminación de la construcción, Marcelo Ebrard, terminará su gestión como Jefe de Gobierno del Distrito Federal.

## ANEXO 1

### CRONOLOGÍA DEL PROYECTO DE LA SUPERVÍA SUR-PONIENTE

Fecha	Fuente periodística	Actores	Observaciones
21 de abril de 2008	Reforma, Mariel Ibarra	Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard	Se anuncia el proyecto de la Supervía Poniente por el Jefe de gobierno (Marcelo Ebrard).
22 de abril de 2008	Reforma, Mariel Ibarra	Secretario de Finanzas Mario Delgado, el Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda Arturo Aispuro y Eduardo Martínez Lanz presidente de la Asociación de colonos de Santa Fe	Cabildean con vecinos las obras en Santa Fe y se anuncia que el túnel de paga unirá a Santa Fe con la Glorieta de Insurgentes. El vecino esta de acuerdo con la continuación del puente de los Poetas por que genera empleos.
24 de abril de 2008	Reforma, Pilar Gutiérrez	Ramón Santoyo ex Director de Obras Públicas	Mediante un recorrido por donde pasará la vialidad determina que acabará en embudo y habrá congestión en el punto vial. ....

.....

25 de abril de 2008	Reforma, Mariel Ibarra	Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard, Jorge de los Santos Director de la empresa del GDF Capital en Crecimiento, Secretario de Finanzas Mario Delgado.	Ofrece destrabar la avenida Luis Cabrera, realizando un paso a desnivel y un túnel. Se pedirá a las empresas constructoras ciertos requisitos a cubrir para poder participar en la obra. Contemplan transporte público como el metrobús en supervías.
29 de abril de 2008	Reforma, Pilar Gutiérrez	Manuel Ontiveros presidente de la asociación civil Vive Tarango, en Álvaro Obregón, José Oseguera miembro del Pro Contadero A.C.	Considera que antes de detonar desarrollo de infraestructura vial deben arreglar los actuales conflictos locales. La solución es el transporte público dice vecino de Santa Fe
2 de agosto de 2008	Reforma, Pilar Gutiérrez	Vecinos de la Delegación Magdalena Contreras	Protestan en la Glorieta de San Jerónimo colonos en defensa de su hogar y rechazan la vialidad Santa Fe- Luis Cabrera.
6 de agosto de 2008	Reforma, Mariel Ibarra	Jorge de los Santos Director de Capital en Crecimiento empresa paraestatal del GDF	Estudia GDF cuota a pagar en Supervía, se analizan cobros entre 10 y 20 pesos, según las

			publicaciones en internet por la empresa Capital en Crecimiento.
25 de junio de 2009	La Jornada, Laura Gómez Flores	Secretario de Obras y Servicios del DF Jorge Arganis Díaz Leal	Sólo están en espera algunos proyectos como la Supervía del Poniente, los cuales la Iniciativa Privada está muy interesada en participar, menciona que la situación económica definirá los tiempos para lanzar las licitaciones correspondientes.
7 de abril de 2010	La Jornada, Laura Gómez Flores y Gabriela Romero	Consejera Jurídica del DF Leticia Bonifaz, Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz, Subsecretario de Coordinación Metropolitana Héctor Hernández Llamas, Leonel Luna Presidente de la Comisión de Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa	Anunció en conferencia de prensa de la construcción de una autopista urbana de peaje, además se publicó el decreto de expropiación de 126 predios, la obra esta concesionada a la empresa Controladora Vía Raída Poetas, se respetaran las áreas de valor ambiental como Tarango y la Loma menciona que se generaran empleos y solicitará una reunión de trabajo en la ALDF para que expliquen el trazo de la obra las instancias pertinentes.

8 de abril de 2010	Reforma, Llich Valdez, Iván Sosa y Manuel Durán	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz, Presidente del Comité Panamericano de Desarrollo Urbano Jorge Jiménez, Presidente del Centro Mexicano de Derecho Ambiental Gustavo Alanís, Directora del Centro de Transporte Sustentable Adriana Lobo, Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard.	Calcula Secretario 330 mil autos al día en la vialidad de cuota. Especialistas cuestionan el proyecto, pues consideran que fomenta el uso del automóvil, además la diferencia social que provocaría por ser de paga, es mejor fomentar el uso del transporte público.
8 de abril de 2010	La Jornada, Josefina Quintero, Agustín Salgado y Gabriela Romero	Vecinos de la Malinche, Adolfo Arenas Director de Legislación y trámites inmobiliarios de la Consejería Jurídica Guillermo Guzmán Director general de Patrimonio Inmobiliario.	Dialogan en auditorio de Casa popular en Magdalena Contreras autoridades del gobierno y vecinos afectados respecto a las expropiaciones e indemnizaciones que se han entregado a los vecinos afectados.
8 de abril de 2010	Reforma, Maribel Ibarra e Llich Valdez	Secretario de Finanzas del DF Mario Delgado	Explicó que habrá unidades de transporte público que circulará por la Supervía Poniente lo cual

			será un beneficio para los usuarios, ya que el servicio será express.
12 de abril de 2010	Reforma, Alberto Acosta	Dirigente Local del PRD Manuel Oropeza	Sostuvo su oposición a la construcción de la obra, ya que es contraria a la visión de la izquierda.
12 de abril de 2010	Reforma, Llich Valdez	Directora de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) Ariadna Montiel	Anunció que están planeando cinco rutas de autobuses para la autopista urbana donde operaran un máximo de 100 unidades para transportar hasta 60 mil usuarios diariamente.
12 de abril de 2010	Reforma, Luis Fernando Reyes	Vecinos de Magdalena Contreras y Álvaro Obregón	Pactan en junta vecinal exigir al Gobierno local proyecto de la vialidad, alistan amparos vecinos notificados de expropiación, presentes en la junta diputados federales Paz Quiñones y Agustín Castilla
12 de abril de 2010	La Jornada, Rocio González y Bertha Teresa Ramírez	Vecinos de San Jerónimo Lídice	Crece el rechazo a la Supervía, los vecinos promoverán amparo, el problema no es solo la

			expropiación de predios, sino la afectación de derechos ciudadanos.
15 de abril de 2010	Reforma, Manuel Durán	Asesor de la Consejería Jurídica del DF Vicente Lopantzin	Un Juez niega el amparo, ya que se amparan argumentando que la expropiación es un acto inminente, futuro como si aún no se hubiera realizado.
17 de abril de 2010	Reforma, Llich Valdez	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz	A pesar de la oposición de los vecinos la Supervía no se detendrá, garantizan que la obra genera beneficio inclusive para la gente que está manifestándose, que muchas veces es por mala información.
18 de abril de 2010	Reforma, Oscar del Valle	Vecinos de la Magdalena Contreras	Buscan amparo en contra de la Supervía sustentada por violaciones a derechos como vivienda y acceso a la información, buscan que el juez conceda la suspensión.

19 de abril de 2010	Reforma, Alberto Acosta	Representantes del PRD, Manuel Oropeza, Alejandro Sánchez Camacho y Leticia Quezada	Exige PRD plebiscito a obra de Supervía, afirman que los ciudadanos deber ser consultados pues afecta a todo el DF.
20 de abril de 2010	Reforma, Ernesto Osorio	Funcionarios del GDF Secretario de Finanzas, Mario Delgado, Secretario de Obras y Servicios Fernando Aboitiz el Oficial Mayor Adrian Michel, Subsecretario de Asuntos Metropolitanos Héctor Hernández. Diputado del PRD Leonel Luna, del PAN Israel Betanzos y Obdulio Ávila del PRI Mariana Gómez del Campo	Margina PRD a oposición por Supervía, dejan perredistas al PRI y al PAN fuera de reunión con funcionarios.
20 de abril de 2010	Reforma, Alberto Acosta	Consejera Jurídica del GDF Leticia Bonifaz	Hacen la Loma zona protegida, destacó que no será afectada por la construcción de la Supervía.
25 de abril de 2010	Reforma, Óscar del Valle	Vecinos de la Magdalena Contreras	Hacen marcha contra Supervía, mantienen lucha por lograr un amparo contra el proyecto vial y proponen más ciclovías.
29 de abril de 2010	Reforma, Mariel Ibarra	Director del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) Roberto Newell, presidente del	Alienta alianza público-privada como necesaria la inversión privada coinciden empresarios y

		Consejo Coordinador Empresarial Armando Talamantes.	consultores que es importante crear infraestructura al no tenerla.
30 de abril de 2010	Reforma, Iván Sosa	Ex Alcande de Bogotá Enrique Peñalosa	Señala el político, que México sólo copia modelos que no funcionan, además considera que el construir vialidades de cuota no es la solución a la movilidad y congestionamientos de ciudades como México.
2 de mayo de 2010	Reforma, Jesús García	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz	Alistan obras para evitar caos en la Supervía, se ampliará el distribuidor de Luis Cabrera a dos carriles y en Magnolia se tiene la idea de que haya un elevado para evitar el semáforo, ya que es muy conflictivo, los trabajos comenzaran en agosto y duraran un año.
3 de mayo de 2010	Reforma, Llich Valdez	Vecinos de las colonias de San Jerónimo Lídice, San Jerónimo	Informan vecinos que un Juez de Distrito en Materia Administrativa

		Aculco, La Malinche, El Tanque, Cerro del Judío, Lomas Quebradas y Cuauhtémoc.	admitió revisar su juicio de amparo contra la Supervía.
5 de mayo de 2010	Reforma, Ernesto Osorio	El Ombudsman capitalino Luis González Placencia.	Confirma que han acumulado varias quejas en la Comisión Nacional de Derechos Humanos de parte de los vecinos afectados por la construcción de la Supervía.
7 de mayo de 2010	Reforma, Mariel Ibarra	Vecinos de la Magdalena Contreras y el abogado que asesora Luis Miguel Cano.	Pelean por frenar desalojo por la fuerza, buscan una suspensión de oficio de la vialidad mediante un Tribunal Colegiado.
9 de mayo de 2010	Reforma, Manuel Durán	Consejera Jurídica del DF Leticia Bonifaz.	Considera que los amparos contra la Supervía son estrategias políticas más que recursos jurídicos que eventualmente puedan parar la obra.
12 de mayo de 2010	Reforma, Alberto Acosta	Dirigente del PRD Manuel Oropeza, Legisladora Federal Leticia Quezada y el diputado	Piden anular Supervía mediante una misiva a Marcelo Ebrard cuestionan el peaje y las

		local Alejandro Sánchez Camacho.	expropiaciones.
16 de mayo de 2010	Reforma, Pilar Gutiérrez	Asociación Civil “Vive Tarango” Manuel Ontiveros.	Genera protestas vecinales y de usuarios del área verde el inicio de la colocación de red ciclónica para delimitar el área para la construcción de la Supervía.
17 de mayo de 2010	Reforma, Llich Valdez	Diputados Federales Gabriela Cuevas, María de la Paz Quiñones y Agustín Castilla del PAN, Leticia Quezada del PRD e Ifigenia Martínez del PT, y el presidente del PRD-DF Manuel Oropeza.	Unen sus fuerzas y prometen diputados respaldo a vecinos contra Supervía.
17 de mayo de 2010	La Jornada	Coordinador de Comité Vecinal Lomas Quebradas Marco Franco Bárcenas.	Carta dirigida al Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard Casaubón manifestando su apoyo a la construcción de la Supervía y a favor del progreso.
19 de mayo de 2010	Reforma, Rafael Cabrera	Diputados locales del PAN Fernando Rodríguez Doval y	Exigen diputados transparencia en cuanto al detalle del proyecto,

		Rafael Medina.	además consideran que la vialidad costará más que otras autopistas del País.
20 de mayo de 2010	Reforma, Mariel Ibarra	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz.	Sugiere a legisladores del PAN informarse y participar en mesas de trabajo, pues menciona que cuesta 4.3 millones edificar la Supervía.
21 de mayo de 2010	Reforma, Manuel Durán	Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard.	Aseguró que mantiene cuatro mesas de dialogo con distintos actores que posiblemente serán afectados por la Supervía, además dijo que no le sorprende que no todos estén de acuerdo con el proyecto.
24 de mayo de 2010	Reforma, Alberto Acosta	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz.	Prevén que la Secretaria de Media Ambiente del DF les entregue el estudio de Impacto Ambiental del DF de la Supervía en junio para iniciar trabajos de la vialidad.
29 de mayo de 2010	Reforma, Rafael Cabrera	Dirigente el PAN Obdulio Ávila.	Los resultados de la consulta ciudadana que realizó el PAN sobre la construcción de la

			Supervía arrojaron que el 79 % rechazan la vialidad.
4 de junio de 2010	La Jornada, Enrique Méndez y Roberto Garduño	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz, titular de Medio Ambiente del DF Martha Delgado Peralta.	La Secretaria de Obras ofrece a diputados federales dar información sobre Supervía. Se buscará compensar impacto ambiental en el desarrollo de la Supervía.
5 de junio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de Magdalena Contreras Cristina Barros, Francisco López.	Anuncian que aumentarán las movilizaciones contra la Supervía, reclaman que una comisión de académicos analice la manifestación de impacto ambiental.
5 de junio de 2010	Reforma, Alejandro Ramos	Presidente del Instituto Nacional de Ecología (INE) Adrián Fernández.	Aseguró que la Supervía solo es un proyecto que traerá un alivio temporal en la disminución del

			congestionamiento vehicular y de emisiones a la atmosfera, además induce a un mayor uso del automóvil.
6 de junio de 2010	La Jornada, Ángel Bolaños, César Arellano, Alejandro Cruz y Agustín Salgado.	Investigador del Instituto de Biología de la UNAM, Luis Zambrano González, presidente del PAN Obdulio Ávila.	Un grupo de investigadores consideran deficiente el documento de impacto ambiental por parte del gobierno, Ávila afirmó su rechazo a la Supervía pero no es una oposición a ultranza.
7 de junio de 2010	La Jornada, César Arellano	Delegado de Álvaro Obregón, Eduardo Santillán Pérez, vecinos de Magdalena Contreras.	El delegado señalo que urge la Supervía ante el colapso vial, ya que en los pasados 25 años el crecimiento de la capital se ha concentrado en el poniente.
7 de junio de 2010	Reforma, Luis Fernando Reyes	Frente Amplio contra la Supervía, Rafael Martínez.	Anunció el inicio de una campaña directa contra el Jefe de Gobierno por no dar soluciones a sus demandas respecto al proyecto.
8 de junio de 2010	La Jornada, Laura Gómez	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz.	Explicó que aplazaran una semana el fallo de la licitación para asignar la construcción de la

			Supervía, ya que es necesario conocer a fondo las propuestas de las empresas y obtener un buen precio por realizar este tipo de obras y que la gente no pague tanto por su uso.
10 de junio de 2010	La Jornada, Laura Gómez	Secretaria de Medio Ambiente del DF, Martha Delgado.	Aseguró que afecta más la mancha urbana que la Supervía, serán cuidadosos en proteger las áreas naturales protegidas.
12 de junio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de la Magdalena Contreras.	Entregan a la Secretaria de Medio Ambiente observaciones a la manifestación de impacto ambiental de la Supervía elaborado por académicos de la UNAM, UAM y el Instituto Mario Molina.
14 de junio de 2010	La Jornada, Laura Gómez Flores	Secretario de Finanzas, Mario Delgado Carrillo.	Aseguró que el GDF no rescatará a constructores si fracasan los proyectos, en el peor de los casos

			el gobierno se quedará con la vialidad antes de lo planeado. La Supervía inicia construcción en agosto.
14 de junio de 2010	Reforma, Marcela Nochebuena	Especialistas del Centro Mexicano de Derecho Ambiental.	Ven inconsistencias y vacíos en Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto carretero, ocultan efectos de Supervía.
17 de junio de 2010	La Jornada, Gabriela Romero Sánchez	Consejera Jurídica del DF Leticia Bonifaz.	Explicó que debido al amparo otorgado a Banamex se modificará el trazado de la Supervía, puntualizó que no es un obstáculo grave ni delicado que vaya afectar la construcción de la obra.
18 de junio de 2010	La Jornada, Gabriela Romero	Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard.	Aseguró que la construcción de la Supervía seguirá a pesar de la misiva suspender la obra por

			impacto negativo que le hace Andrés Manuel López Obrador.
19 de junio de 2010	La Jornada, Ángel Bolaño Sánchez	Presidente del PRD en el DF Manuel Oropeza Morales.	Dijo que la construcción de la Supervía puede tener costos electorales para el partido, asimismo comparte la preocupación sobre el impacto ambiental.
21 de junio de 2010	La Jornada, Laura Gómez Flores	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz Saro.	Informó que comenzaron pláticas con representantes de la Comisión Nacional del Agua (Conagua) en torno de la construcción de columnas de la Supervía sobre las barrancas de Tarango a fin de contar con permisos federales.
22 de junio de 2010	La Jornada, Laura Gómez	Gobierno del Distrito Federal	Protege área natural de San Bernabé y no permitir más asentamientos humanos, la administración local pidió información adicional sobre la Supervía para autorizar el IA.
23 de junio de 2010	La Jornada, César Arellano	Vecinos de la Magdalena Contreras.	Indicaron que el gobierno capitalino estará privilegiando la construcción de la Supervía al

			Grupo Santa Fe, además aumentará el aforo vehicular, y serán afectadas reservas ecológicas y se verán dañadas zonas de recarga acuífera.
28 de junio de 2010	LA Jornada, Raúl Llanos	Vicepresidente de la Comisión de Protección Civil de la Asamblea Legislativa del DF Leonel Luna Estrada.	Se debe garantizar la seguridad de las construcciones por la falta de control en la vigilancia y supervisión, ya que es un problema de seguridad estructural.
8 de julio de 2010	La Jornada, Bertha Teresa Ramírez	Titular de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT) Diana Ponce Nava Treviño.	Detecta la PAOT inconsistencias en la cantidad de árboles que se van a derribar, también debe aclarar el área de recarga de agua que será afecta con la Supervía.
9 de julio de 2010	La Jornada, De la Redacción	Gobierno del Distrito Federal	Aseguró que por presunto conflicto de intereses en la Supervía Alejandro Nyssen

			Ocaranza dejó la dirección de Regulación Ambiental quien era encargado de calificar el proyecto de impacto ambiental.
10 de julio de 2010	La Jornada, Gabriela Romero, Agustín Salgado y Rocío González	Secretaria de Medio Ambiente, Martha Delgado Peralta.	Autorizó a la empresa controladora Vía Rápida Poetas SA de CV comenzar la construcción de la Supervía, aseveró que señalaron más de 60 condiciones adicionales que son obligatorias, el incumplimiento de cualquiera de éstas tiene sanciones dentro de la ley.
11 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de la Magdalena Contreras miembros del Frente Amplio contra la Supervía Rafael Martínez, del movimiento Ciudadanos por Contreras, Alma Rosa García Martínez.	Acusan al ex delegado de operar a favor del proyecto de expropiación de terrenos.
11 de julio de 2010	La Jornada, Rocío González Alvarado	Diputado local del PRD Leonel Luna, diputados del PAN.	Llaman al Gobierno del DF que cumpla con los acuerdos establecidos en la Asamblea

			Legislativa relacionados con la sustentabilidad del proyecto y cuidado del medio ambiente. Además calificaron como burla a la autorización que otorgó la Secretaria de Medio Ambiente, ya que no se contó con especialistas, urbanistas, arquitectos y biólogos.
12 de julio de 2010	La jornada, Josefina Quintero y Raúl Llanos	Vecinos de la Magdalena Contreras, vocero de la fracción del PRD en la Asamblea Legislativa del DF Alejandro Sánchez Camacho	Manifestaron su inconformidad con la autorización de la Secretaria de Medio Ambiente, Camacho criticó el proyecto de la Supervía por considerar sospechosa la forma en que se otorgó la manifestación de impacto ambiental.
15 de julio de 2010	L a Jornada, Agustín Salgado	Titular de Asuntos Metropolitanos y Enlace Institucional del Gobierno del DF Héctor Hernández Llamas, diputados federales del Partido del Trabajo PT Laura Itzel Castillo y Mario di Costanzo.	Hace trabajo de campo con la finalidad de llegar a un acuerdo con los propietarios de los inmuebles que no fueron expropiados pero están ubicados en la cercanía del trazo de la vialidad.  Los diputados federales apoyaron

			a los vecinos y reiteraron una consulta ciudadana para determinar si se construye o no la vialidad.
16 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Quinto Tribunal Colegiado	Ratifica que un amparo no frena o suspende las actividades de construcción de la Supervía.
18 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Prociudad-Procontreras, Mónica Tapia	Se conforma un comité de cultura para darle vida a la zona, que parece bombardeada, con el propósito de combatir la imagen de desolación que hay en la colonia por trabajos de la Supervía.
19 de julio de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Vecinos del Frente Amplio contra la Supervía en Magdalena Contreras	Analizan acudir a la Comisión Nacional de Derechos Humanos CNDH para que tomen medidas y

			evitar violaciones irreparables a las garantías individuales, anuncian cadena de manos y corazones el 1° de agosto en oposición a la Supervía.
20 de julio de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Vecinos de la colonia La Malinche en Magdalena Contreras	Con pintas y leyendas dejan constancia de manera simbólica recuperan la zona expropiada además confirman que siguen en pie de lucha.
21 de julio de 2010	La Jornada, Gabriela Romero, Laura Gómez y Alejandro Cruz	Consejera Jurídica del DF Leticia Bonifaz	Explicó que sólo resta librar un juicio de amparo para empezar la construcción de la Supervía, buscara acuerdo, ya que son procesos muy largos.
22 de julio de 2010	La Jornada, Ángel Bolaños	Presidente del PRD del DF Manuel Oropeza	Advirtió que obras como la Supervía están generando desgaste al gobierno de la ciudad, pues

			menciona que su partido no se opone a la inversión privada, pero no acosta de afectaciones del medio ambiente, y de la privatización o del peaje.
23 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de la Magdalena Contreras	Denunciaron que su derecho de petición del artículo 8 de la Constitución no ha sido respetado por parte del Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard, buscan que acuda el Jefe de Gobierno a La Malinche a una audiencia pública.
24 de julio de 2010	La Jornada, Alejandro Cruz Flores	La Titular de la PAOT Diana Ponce Nava	Investigan posibles anomalías en la construcción de la Supervía con base en siete denuncias ciudadanas por posibles afectaciones ambientales en áreas protegidas, ruido por la eventual construcción, generación de residuos.
26 de julio de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Organizaciones ambientales y de derechos humanos, Luis Miguel Cano, Daniel Gershenson, Pablo	Suma oposición a la Supervía agrupaciones sociales de Morelia, Guadalajara, Cuernavaca y

		Montana y Gerardo Moncada.	Querétaro, expusieron su experiencia con vialidades impulsadas desde los gobiernos, además explicaron que es una lucha colectiva a la cual el gobierno no ha tomado en cuenta.
27 de julio de 2010	La Jornada, Josefina Quintero y Laura Gómez	Vecinos en oposición en Magdalena Contreras	Con barricadas, impiden vecinos de La Malinche inicio de Supervía, instalan plantón permanente en zona expropiada, exigen documentos que autoricen la demolición, apoyados por el diputado local del PRI Cristian Vargas, así como representantes de la PAOT y de la CNDH.
28 de julio de 2010	La Jornada, Gabriela Romero, Raúl Llanos y Laura Gómez	Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard	Ofrece subir a internet el plan de obras en marcha para que la población conozca y tenga acceso

			a la información, diputados del PRD Guillermo Orozco Loreto, y Max Reyes manifestaron su respaldo a la construcción de la Supervía.
28 de julio de 2010	La Jornada, Josefina Quintero, Agustín Salgado y Alejandro Cruz.	Coordinador general de proyectos estratégicos de la Secretaria de Obras del DF Jesús Lucatero.	Por segundo día consecutivo el gobierno capitalino no pudo iniciar los trabajos de demolición de las viviendas expropiadas, enviando al coordinador general de obras para dialogar, además recordaron que Héctor Hernández Llamas director de asuntos metropolitanos los invitó a irse o vender.
29 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado, Raúl Llanos, Alejandro Cruz y Laura Gómez	Vecinos de La Malinche en Magdalena Contreras, Leticia Quezada legisladora del PRD del	Han retrasado por lo menos seis días el inicio de las obras, el PRD exige que no haya excesos de los

		DF, titular de la CNDH Luis González Placencia.	cuerpos policiacos ni lastimar a la gente de la colonia afectada, además la CNDH reconoció que no tiene las facultades para solicitar al GDF la suspensión de la obra.
30 de julio de 2010	La Jornada, Gabriela Romero Sánchez y Laura Gómez Flores	Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard Casaubón.	Señaló que quienes se oponen a la construcción de la Supervía no tienen argumentos, sólo están en contra, es decir no es operación política, es una diferencia de puntos de vista, además se reunió con vecinos de diferentes colonias de la delegación quienes expresaron apoyo a la Supervía.
30 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Frente Amplio contra la Supervía en Magdalena Contreras Rafael Martínez.	El conflicto va más allá de si se realiza la demolición de las vivienda consideran que las decisiones autoritarias del gobierno han impedido el entendimiento entre ciudadanos y servidores públicos.

31 de julio de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de La Malinche en Magdalena Contreras.	Rechazaron levantar el plantón contra la Supervía, consideran insuficiente la información que les proporcionó el enviado del GDF, reclaman la opacidad con la que la autoridad central ha manejado el proyecto.
1 de agosto 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de la Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard.	Organizó el GDF reunión a modo para apoyar Supervía, esperaban los vecinos invitados a la reunión información sobre los trabajos, pero solo fueron utilizados para ocultar el rechazo a la vialidad.
2 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Vecinos de La Malinche en la Magdalena Contreras.	Construyen una cadena humana contra la Supervía reciben apoyo de otras delegaciones y estados, mujeres, niños y ancianos conforman hilera de más de dos kilómetros.
2 de agosto de 2010	La Jornada, Laura Gómez	Vecinos de Álvaro Obregón, Magdalena Contreras y Cuajimalpa.	Crean un frente de apoyo vecinal a la Supervía, consideran que su construcción es necesaria, además

			que no se debe frenar la obra por una minoría.
2 de agosto de 2010	La Jornada, Laura Gómez y Raúl Llanos	Secretaria de Obras y Servicios del DF, presidente de la Comisión de Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del DF Leonel Luna diputado perredista.	Exige Leonel Luna al gobierno que defina la tarifa que se pagará por usar la Supervía, la secretaria considera que sin nuevas vialidades se colapsará el poniente de la ciudad.
3 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero y Laura Gómez	Titular de la Secretaria de Obras y Servicios Fernando Aboitiz Saro.	Ha declarado oficial el arranque de la construcción de la Supervía Poniente, una vecina de la Malinche estuvo presente en el acto con una pancarta de rechazo al proyecto.
4 de agosto de 2010	La Jornada, reporteros de la sección Capital	Secretaría de Media Ambiente, Martha Delgado Peralta, subsecretario de Coordinación Metropolitana Héctor Hernández Llamas, vecinos de La Malinche.	El GDF dialogo con opositores a la Supervía pero en sitio neutral, reconoce el subsecretario que autoridades han dado pie la desconcierto y preocupación de la comunidad, dice Delgado que elaboraron el dictamen si conocer exactamente el título de concesión.
4 de agosto de 2010	La Jornada, Alejandro Cruz,	El Ombudsman capitalino Luis	Señalo que el GDF esta dispuesto

	Josefina Quintero, Agustín Salgado y Raúl Llanos	González Placencia, vocero del PRD Alejandro Sánchez Camacho	a instalar una mesa de diálogo con los vecinos que se oponen a la Supervía, sin embargo la presencia inusual de policías y patrullas en la colonia afectada provoca tensión, el vocero aseguró que la oposición de esta obra tendrá un costo político.
5 de agosto de 2010	La Jornada, Alejandro Cruz y Agustín Salgado	Vecinos de La Malinche en Magdalena Contreras integrantes del Frente Amplio contra la Supervía.	Se manifestaron a favor de realizar una mesa de diálogo pero en CNDH, proponen fijar reglas claras que permitan una negociación fluida, con base en una agenda de trabajo, acusan a personal de Proyectos Estratégicos de amenazas y de intentar dividirlos.
6 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de La Malinche en Magdalena Contreras.	A la inconformidad de los vecinos afectados se suma el apoyo de habitantes de Álvaro Obregón con un frente de resistencia, demandan una explicación sobre contradicciones en el trazo, consideran que la vialidad viola el

			decreto que protege a la barranca de Tarango.
8 de agosto de 2010	La Jornada, Ángel Bolaños Sánchez	Diputados de la Asamblea Legislativa del DF, Coordinador Metropolitano del DF Héctor Hernández, el diputado local del PRD Leonel Luna.	Diputados recorrerán parte de la vialidad acompañados por el Coordinador Metropolitano y el Secretario de Obras y Servicios del DF.
8 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de Álvaro Obregón.	Exigen al GDF respetar valor ambiental de la barranca de Tarango y no se contradiga en sus decretos.
9 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Coordinador Metropolitano del DF Héctor Hernández, el diputado local del PRD Leonel Luna, ex delegado de Álvaro Obregón.	Expusieron el nuevo trazo de la vialidad mientras que el legislador exigió claridad y compromiso para ejecutar obras de mitigación, los afectados señalan que nadie hace nada ni el diputado, ni el delegado ni nadie.
10 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Abogado del Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez Simón Hernández.	El Centro Pro acompaña y asesora a colonos de La Malinche que resultaron afectados por el

			proyecto de construcción de la Supervía.
11 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Organizaciones de la Sociedad Civil.	En un pronunciamiento firmado por más de 100 organizaciones cuestionan proceder del GDF hacia inconformes pues consideran que incumple los compromisos en el Programa de Derechos Humanos del DF y la Carta de la Ciudad de México por el derecho a la ciudad.
11 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado y Mirna Servín	Vecinos de La Malinche en Magdalena Contreras integrantes del Frente Amplio contra la Supervía.	Proponen debate público sobre el proyecto, el objetivo analizar costos y encontrar alternativas sustentables, piden que se escuche a especialistas nacionales y extranjeros, plantean una suspensión de obra, como muestra de diálogo.
12 de agosto de 2010	La Jornada, Alejandro Cruz y Raúl Llanos	Presidente de la CNDH Luis González Placencia	Reconoció que el diálogo entre el gobierno de la ciudad y los vecinos que se oponen a la

			Supervía está en riesgo si el primero no suspende la obra como muestra de confianza de que esta abierto a la negociación.
12 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Oscar Araiza Franco vecino de San Jerónimo Lídice e integrante del movimiento Ciudadano a favor de vialidades y transporte digno sur-poniente del DF, director de la empresa Covarrubias Asociados José Eduardo Pascual.	Revelan un sondeo hecho por la empresa Covarrubias Asociados a favor de la Supervía 74 % del mil 396 encuestados, los resultados se entregaron al Jefe de Gobierno.
14 de agosto de 2010	La Jornada, Gabriela Romero y Ángel Bolaños	Jefe de Gobierno del DF Marcelo Ebrard Casaubón.	Afirmó que el GDF esta abierto a opiniones sobre la Supervía, pero no se suspenderá la construcción, además puntualiza que la CNDH sólo es mediadora entre los vecinos y el gobierno.
16 de agosto de 2010	La Jornada, Bertha Teresa Ramírez	Titular de la Secretaria de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz Saro.	Anuncio un nuevo enlace de información con respecto a la construcción de la Supervía, además informó que en octubre arranca la construcción de los segundos pisos.
18 de agosto de 2010	La Jornada	Organismos Empresariales de la	En un desplegado de una página,

		Ciudad de México.	las empresas ratifican su respaldo al jefe de Gobierno Marcelo Ebrard respecto a sus acciones de gobierno, entre ellas la construcción de la Supervía Poniente.
18 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado y Alejandro Cruz	Coordinador de Transporte Eficiente de la organización El Poder del Consumidor Gerardo Moncada y el jefe de las Academias de Sistemas de Transporte del IPN Javier Hernández.	Informaron en conferencia de prensa sobre su propuesta de cinco corredores de transporte público alterna a la construcción de la Supervía, donde la inversión bajará y podrán circular 55 mil pasajeros al día en vez de 30 mil autos por la vía de cuota.
9 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Titular de la Secretaría de Medio Ambiente del DF Martha Delgado, consejeros ciudadanos de la PAOT Rodolfo Lacy, Gustavo Alanís y Julieta Lujambio.	La PAOT da por atendidas las observaciones sobre el impacto ambiental de la Supervía, ya que anteriormente la dependencia y su comité asesor habían detectado deficiencias técnicas de las cuales encontraran respuesta en la resolución administrativa emitida

			por la Secretaria de Medio Ambiente.
19 de agosto de 2010	La Jornada, Bertha Teresa Ramírez	Secretario de Obras y Servicios del DF Fernando Aboitiz.	Señalo que el costo que tendrá la construcción de los segundos pisos del periférico y la Supervía será una inversión aproximada de 24 millones de pesos, añadió que la cuota que se cobrará por el uso de la vialidad será de unos 25 pesos y los recursos que se obtengan se invertirán en la construcción de la línea 4 del Metrobús.
20 de agosto de 2010	La Jornada, Alejandro Cruz	Titular de la CNDH del DF Luis González Placencia.	El titular del organismo determina que las posturas del gobierno capitalino y de los opositores son irreconciliables, ya que las autoridades rechazaron frenar la obra para entablar el diálogo, sin embargo señala que continuaran con la investigación respecto a la queja vecinal por las presuntas violaciones a sus derechos.

21 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Representantes de asociaciones civiles en oposición a la construcción de la Supervía.	Acusan al gobierno del DF de intransigente y autoritario en el tema de la Supervía ya que consideran que la construcción violenta derechos no sólo de los ciudadanos que se oponen activamente al proyecto, sino a todos los habitantes del DF, también dijeron compartir la demanda de los integrantes del Frente Amplio contra la Supervía de detener la obra durante la realización de los foros de debate.
21 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Comunicado de prensa del gobierno del DF a través de la Subsecretaria de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental.	En respuesta a la denuncia de más de 100 organizaciones de la sociedad civil, el gobierno capitalino asegura que la actual administración mantiene un compromiso firme con la defensa de los derechos humanos, reconocieron su obligación de responder con diálogo y negociación a toda inconformidad, pero no dieron respuesta si

			participaran en los foros de debate.
23 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Vecinos a favor de la construcción de la Supervía Poniente representante Óscar Araiza.	Pese a que el GDF determino que no es necesaria una consulta pública vecinos que apoyan el proyecto recabarán firmas en siete delegaciones del DF, la finalidad de este ejercicio es constatar las voluntades de apoyo al proyecto vial, la meta es lograr.
29 de agosto de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Poniente.	Informaron que serán tres jornadas de debate ciudadano para analizar la Supervía las cuales se realizaran el lunes y los próximos 6 y 8 de septiembre, en los debates participaran especialistas en diversos temas y estarán acompañados por decenas de organizaciones de la sociedad civil.
30 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero y Laura Gómez	Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental del DF Héctor	En una reunión de vecinos, propietarios del parque Tarango y representantes del GDF desconoce

		Hernández Llamas	el GDF cuántos metros se afectaran en Tarango por la Supervía, además difieren funcionarios en si la vialidad será superficial o elevada.
31 de agosto de 2010	La Jornada, Laura Gómez Flores	Procuradora ambiental del DF Dina Ponce Nava.	Informó que no se ha detectado algún incumplimiento de las normas vigentes en la construcción de la Supervía, pues desde hace tres años se hacen verificaciones para evitar afectaciones en áreas naturales.
31 de agosto de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Ciudadanos que se oponen vialidad de cuota, representantes de organizaciones no gubernamentales y expertos en planeación y movilidad urbana.	En el primer debate “mitos y realidades” para el análisis de la Supervía organizado por el Frente Amplio contra la Supervía que se llevo a cabo en la CNDH, las conclusiones a las que llegaron fueron que el proyecto carece de sustento, es una obra diseñada a partir de una declaratoria de necesidad que contiene datos falsos e incompletos y que lejos de resolver un problema de movilidad

			en la ciudad y ser causa de utilidad pública es un negocio para las empresas concesionarias.
5 de septiembre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Rafael vecino opositor y afectado de La Malinche en Magdalena Contreras.	Un joven de 25 años que participa en el plantón instalado en la zona expropiada, denuncia presiones del gobierno para aceptar expropiación, las indemnizaciones son insuficientes en su casa eran 7 familias, considera que el GDF ha roto el tejido social y ha cerrado los espacios al diálogo y a la negociación.
7 de septiembre de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Ciudadanos que se oponen vialidad de cuota, representantes de organizaciones no gubernamentales y expertos en planeación y movilidad urbana.	En la segundo debate “derechos humanos y legalidad” para el análisis de la Supervía organizado por el Frente Amplio contra la Supervía que se llevo a cabo en la CNDH, se advirtió que la oposición a la obra no es un movimiento que sólo defienda las parcelas y derechos humanos de un determinado grupo ya que esta en juego la sustentabilidad del DF,

			también argumentaron que la vialidad va contra los propios decretos y programas que han publicado el gobierno con el objetivo de justificar una vialidad que solo responde a los intereses económicos y políticos de pocos.
12 de septiembre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Subsecretario de Gobierno del DF Juan José Ochoa.	En respuesta de los argumentos en contra de la Supervía asegura el GDF que es falso pues una de las prioridades de las autoridades ha sido salvaguardar las garantías de todos los ciudadanos, dijo respetar pero no compartir el pronunciamiento de más de 100 organizaciones en el sentido de que la vialidad contradice la esencia del Programa de Derechos Humanos del DF.
14 de septiembre de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Ciudadanos que se oponen vialidad de cuota, representantes de organizaciones no	En el tercer debate “mitos y realidades” para el análisis de la Supervía organizado por el Frente

		gubernamentales y expertos en planeación y movilidad urbana.	Amplio contra la Supervía que se llevo a cabo en la CNDH, concluyó que las decisiones tomadas por el gobierno de la ciudad con respecto a la vía de cuota, lejos de tener motivación ambiental, se han basado en intereses políticos y económicos.
19 de septiembre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos de la colonia La Malinche en Magdalena Contreras	Acusan al gobierno del DF de pintar en dos ocasiones la barda en la que grafiteros han expresado su punto de vista en contra de la construcción de la Supervía el espacio es simbólico pues en el se desarrollaron durante varios meses las asambleas dominicales, a pesar de que la CNDH tiene conocimiento del uso de la barda.
1 de octubre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado y Josefina Quintero	Integrantes del Frente Amplio en contra de la Supervía Poniente.	Aseguraron que el operativo que realizo el GDF durante la madrugada del domingo en el Cerro del Judío tenía como objetivo dismantelar su campamento al tratar de bloquear

			con estructuras metálicas asegurando que los uniformados eran más de 1500, sin embargo el GDF afirmó que el dispositivo fue únicamente para comenzar un estudio de mecánica de suelos en avenida Luis Cabrera con un despliegue de 700 granaderos.
13 de octubre de 2010	La Jornada, Josefina Quintero	Integrantes de Organizaciones sociales.	Entregan al GDF un estudio de factibilidad para atender el problema de movilidad en el sur poniente de la ciudad de México, en el informe expertos en movilidad aportan alternativas viales que podrían crearse en lugar de la Supervía.
17 de octubre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental del DF Héctor Hernández Llamas, delegado de Magdalena Contreras Eduardo Hernández.	Funcionarios del GDF encabezaron el arranque de las obras de mitigación por Supervía en el andador Las Torres las cuales se realizan mientras opositores a la vialidad de cuota cumplen 80 días de plantón en la colonia La Malinche, los trabajos

			van desde la poda de árboles, colocación de nuevas luminarias, rehabilitación de juegos infantiles y canchas de futbol tendrá una inversión de cinco millones de pesos.
20 de octubre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado	Vecinos e integrantes del Frente Amplio contra la Supervía de la colonia La Malinche en Magdalena Contreras.	Cerraron por varias horas la circulación en el cruce de Luis Cabrera y San Bernabé luego que dos habitantes de la colonia La Malinche fueran agredidos físicamente por presuntos trabajadores de la empresa concesionaria de la Supervía.
21 de octubre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado y Rocío González	Frente Amplio en contra de la Supervía Poniente en Magdalena Contreras.	Exigen al GDF que cese todas las acciones de provocación que ha realizado en la colonia La Malinche y retire la cuadrilla de trabajadores en tanto no se resuelvan las acciones judiciales interpuestas en contra de la vialidad de cuota.
23 de octubre de 2010	La Jornada, Agustín Salgado y Rocío González	Vecinos e integrantes del Frente Amplio contra la Supervía de la	Opositores a la Supervía acusan al GDF de causar enfrentamiento con

		colonia La Malinche en Magdalena Contreras.	la policía, solicitan que la CNDH emitan una recomendación para resolver el conflicto, asimismo la Asamblea Legislativa del DF citarán al subsecretario de enlace para que explique respuesta a quejas de vecinos.
--	--	---	--

# ANEXO 2

## DESPLEGADO DE EMPRESAS EN APOYO AL JEFE DE GOBIERNO

**Lic. Marcelo Ebrard Casaubon:**

La Ciudad de México ha sido y deberá seguir siendo el motor de la transformación económica nacional y el espacio de innovación y vanguardia por excelencia para el país, por lo que resulta imprescindible la modernización de la infraestructura actual, mejorar las condiciones para el establecimiento de negocios y garantizar el desarrollo sustentable de la metrópoli.

El futuro de las próximas generaciones depende de las acciones que se realicen ahora, acciones que no admiten distingo de colores partidistas, ya que los habitantes de la ciudad no pueden estar sujetos a tiempos políticos.

Los Organismos Empresariales de la Ciudad de México nos hemos mantenido en estrecha comunicación con las autoridades del Gobierno del Distrito Federal a fin de participar en el mejoramiento de las condiciones favorables para el crecimiento de nuestra ciudad por los rezagos acumulados durante décadas, por ello estamos conscientes que el desarrollo de las obras que se realizan son causantes de molestias para la ciudadanía. Sin embargo, estas son pasajeras pero sus beneficios serán duraderos.

Por ello, las Cámaras, Asociaciones, el Sindicato Patronal y Organizaciones Empresariales abajo firmantes, aprueban y reconocen en la general las acciones llevadas a cabo por el Gobierno de la Ciudad que usted encabeza.

Particularmente expresamos nuestro respaldo a las siguientes acciones y le exhortamos a continuar ejerciendo su responsabilidad como Jefe de Gobierno de la Ciudad, anteponiendo el interés y el beneficio de las mayorías en la instrumentación de acciones de gobierno que sigan contribuyendo a resolver los grandes problemas de la Ciudad.

**Obras Públicas**

- Autopista Urbana (Sistema Vial Sur Poniente) "Súper Vía".
- Modernización del "Circuito Bicentenario" (Circuito Interior), con pavimentación de Concreto Hidráulico y Mantenimiento de áreas verdes.
- La construcción del distribuidor vial Zaragoza - Texcoco.
- La construcción de la vialidad elevada Anillo Periférico Norte y Sur.
- Más de 300 obras en construcción.

**Transporte Público**

- La construcción de la Línea 12 del Metro.
- La construcción de la Línea 3 del Metrobus (Tenayuca-Etiopía).
- El diseño de la Línea 4 del Metrobus (Remedios-San Lázaro).
- La creación del corredor cero emisiones, Línea (Eje Central, Ampliación del tramo Montevideo-Tenayuca).
- Línea 2: (Velódromo - Chapultepec)
- La creación de corredores viales de transporte público, bajo el esquema de transporte concesionado. (Corredor Reforma y Corredor Periférico)
- A lo largo de varias Delegaciones el proyecto denominado Viaducto Verde.

**Obras en Infraestructura Hidráulica**

- La rehabilitación del emisor central y construcción del emisor oriente.
- La construcción de 4 plantas de tratamiento de agua residual.

**Desarrollo Económico**

- Los corredores integrales de comercio y servicios de Reforma -Alameda - Centro.
- La modernización del Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito Federal.
- La creación del instituto de verificación administrativa.
- La instalación de la oficina de apertura rápida de negocios.
- La reducción importante de trámites administrativos.

**Seguridad Pública**

- La instalación de 8,000 cámaras de video vigilancia.
- La construcción y equipamiento de centros de control y comando.

**Rehabilitación del Centro Histórico**

- Remodelación de calles y banquetas.
- Recuperación de espacios públicos.
- Desarrollo de corredores peatonales.

**Economía del conocimiento**

- Creación del Instituto de Ciencia y Tecnología del DF
- El desarrollo del campo de las Ciencias de la Salud "Bometropolis".

México D.F. a 18 de agosto de 2010



## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, L. *Hechura de las políticas públicas*. Miguel Ángel Porrúa, México, 2003
- \_\_\_\_\_ *Problemas públicos y agenda de gobierno*. Miguel Ángel Porrúa, México, 2003.
- Allison, G. “Modelos conceptuales y la crisis de los misiles cubanos”. En: Aguilar, L. *La Hechura de las Política*, Miguel Ángel Porrúa, México, 2003.
- Audefroy, J. “Construcción de riesgos: los megaproyectos en México”. En: *Ciudades 79*, Red Nacional de Investigación Urbana, Puebla, 2008.
- Armijo, N. y García, S. (coord.) *Organismos No Gubernamentales. Definición, presencia y perspectivas*. Foro de Apoyo Mutuo, México, 1995.
- Carmona, M. (coord.) *Globalización y grandes proyectos urbanos. La respuesta de 25 ciudades*, Infinito, Buenos Aires, 2005.
- Casar, M. y Maldonado, C. “Formación de agenda y procesos de toma de decisiones. Una aproximación desde la ciencia política.” En: Merino, M. y Cejudo, G. (comps.) *Problemas, decisiones y soluciones. Enfoques de política pública*, FCE y CIDE, México, 2010.
- Crespo, J. A. *Fundamentos políticos de la rendición de cuentas*, Auditoría Superior de la Federación-Comisión de Vigilancia de la H. Cámara de Diputados, México. (s/a).
- Espinosa, M. *Participación ciudadana, una aproximación a sus dimensiones*. México, UAM Xochimilco (s/a).
- Garza, G. (coord.) *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, GDF y COLMEX, México, 2000.
- Gortari, H. “Política y administración del Distrito Federal a la creación del Departamento del Distrito Federal. Una perspectiva actual”, en: *Macrópolis mexicana*. DDF, CNCA y Universidad Iberoamericana, México, 1994.
- de Haro, A., García, G., Gil, J.R. y Ramírez, E. “Las fuentes económicas de la nueva gestión pública. Sobre los aportes de la economía para el estudio del funcionamiento de las burocracias públicas”. En: Arellano, D. (coord.) *Más allá de la reinención del gobierno: fundamentos de la nueva gestión pública y presupuestos por resultados en América Latina*, CIDE y Miguel Ángel Porrúa, México, 2004.

- Mejía, J. “La Importancia de las redes inter e intragubernamentales”. En: *Experiencia de Descentralización en Estados y Municipios, Gaceta Mexicana de Administración Pública Estatal y Municipal*. INAP, México, 1999.
- Merino, J. “La Coordinación Gubernamental en la Zona Metropolitana del Valle de México: una propuesta”. En: *Ensayos sobre la Zona Metropolitana del Valle de México*. IAPEM, Toluca, 1996.
- Merino, M. (coord.) *¿Qué tan público es el espacio público en México?* FCE, CONACULTA y Universidad Veracruzana, México, 2010.
- Merino, M. y Cejudo, G. (comps.) *Problemas, decisiones y soluciones. Enfoques de política pública*, México, 2010.
- Rabotnikof, N. “Discutiendo lo público en México”, en: Merino, M (coord.) *¿Qué tan público es el espacio público en México?* FCE, CONACULTA y Universidad Veracruzana, México, 2010.
- Ramírez, G. y Stolarski, R. (comps.) *Planeación urbana metropolitana. Los retos de la Ciudad de México*. Fundación DF y Cambio XXI, México, 1993.
- Ramírez, P. “La Ciudad de México: globalización, entorno urbano y megaproyectos comerciales”. En: *Ciudades Latinoamericanas. Modernización y pobreza*. UNAM, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, México, 1998.
- Ramos, J. M. “Federalismo, descentralización y relaciones intergubernamentales: Una agenda para la toma de decisiones político-administrativas”. En: *Experiencia de Descentralización en Estados y Municipios, Gaceta Mexicana de Administración Pública Estatal y Municipal*. INAP, México. 1999.
- Simon, H. *El comportamiento administrativo. Estudio de los procesos de adopción de decisiones en la organización administrativa*, 4ª. ed., Aguilar, Buenos Aires, 1982.
- Serna, J.M. *El Sistema Federal Mexicano. Un Análisis Jurídico*, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2008.
- Ziccardi, A. “La Forma de Gobierno del Distrito Federal”. En: *Gobernabilidad y participación ciudadana en la ciudad capital*. UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales y Miguel Ángel Porrúa, México, 1998.

## ***Fuentes hemerográficas***

- Acosta, A. (2010, 12 de abril). “Rechaza el PRD las vías de cuota”, *Reforma*, Ciudad, p.3, México.
- \_\_\_\_\_ (2010, 19 de abril). “Exige PRD plebiscito a obra de Supervía”, *Reforma*, Ciudad, p.2, México.
- \_\_\_\_\_ (2010, 12 de mayo). “Piden anular Supervía”, *Reforma*, Ciudad, p.2, México.
- Arellano, C. (2010,7 de junio). “Urge la *Supervía* ante el colapso vial: Santillán”, *La Jornada*, Capital, p.34, México.
- Cabrera, R. (2010, 19 de mayo). “Critican Supervía por cara”, *Reforma*, Ciudad, p.6, México.
- \_\_\_\_\_ (2010, 29 de mayo). “No quieren Supervía.- PAN”, *Reforma*, Ciudad, p.2, México.
- Durán, M. (2010, 9 de mayo). “Ve GDF amparos como táctica”, *Reforma*, Ciudad, p.5, México.
- Gómez, L. (2010, 19 de junio). “Afecta más la mancha urbana que la *Supervía*”, *La Jornada*, Capital, p.38, México.
- Ibarra, M. (2008,25 de abril). “Estudian túnel para embudo”, *Reforma*, Ciudad, p.1, México.
- \_\_\_\_\_ (2010, 29 de abril). “Ven necesaria inversión de IP”, *Reforma*, Ciudad, p.6, México.
- Mendoza, E. (2011). “Supervía: Sobre reserva ecológica, colonias populares y zona residencial”, en: *Contralínea periodismo de investigación*, México, enero.
- Gómez, L. (2010, 2 de agosto). “Crean frente de apoyo a vialidad”. *La Jornada*, Capital, p.31, México.
- Gutiérrez, P. (2008, 2 de agosto). “Dicen vecinos no a la Supervía”. *Reforma*, Ciudad, p. 4, México.
- Gutiérrez, P. (2008, 29 de abril). “Proponen un ‘freno’ a Santa Fe”. *Reforma*, Ciudad, p. 4, México.
- Osorio, E. (2010, 20 de abril). “Margina PRD a oposición por Supervía”, *Reforma*, Ciudad, p.3, México.

Quintero, J. (2010, 26 de abril). “Oposición a la Supervía suma nuevos apoyos”, *La Jornada Capital*, p.36, México.

Quintero, J., Salgado, A., y Romero, G. (2010, 8 de abril). “Dialogan autoridades y vecinos de La Malinche”, *La Jornada, Capital*, p.35, México.

Romero, G. y Gómez, L. (2010, 8 de abril). “Ebrard: tengo que ver por el interés general; protestas siempre habrá”. *La Jornada, Capital*, p.35, México.

Salgado, A. (2010, 12 de agosto). “A favor de la *Supervía*, 74% de mil 396 encuestados, revela un sondeo”, *La Jornada, Capital*, p.31, México.

### ***Otras fuentes***

De Gómez, L. y Romero, G. (2010, 7 de abril). “Autopista de peaje enlazará salidas a Querétaro, Toluca y Cuernavaca”. *La Jornada* [en línea], Capital. Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2010/04/07/index.php?section=capital&article=033n1cap>

De Gómez, N. (2008, 22 de abril). “Túnel de paga unirá a Santa Fe con la Glorieta de Insurgentes”. *La Crónica* [en línea], DF. Disponible en: [http://www.cronica.com.mx/nota.php?id\\_notas=358269](http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=358269).

De Pantoja, S. (2010, 8 de abril). “Vecinos impugnarán desalojo por Supervía”. *El Universal* [en línea], DF. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/101116.html>.

\_\_\_\_\_ (2010, 10 de abril). “GDF podría dar hoy los primeros pagos”. *El Universal* [en línea], DF. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/101145.html>.

\_\_\_\_\_ (2010, 11 de abril). “Amplían oferta a vecinos por Supervía”. *El Universal* [en línea], DF. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/101175.html>.

De Robles, J. (2010, 7 de abril). “Gobierno del DF va por 35 km de vías de cuota Darán concesión a IP por 30 años; obras empezarán a mitad de 2010”. *El Universal* [en línea], DF. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/101100.html>.

*Conversaciones con la Lic. Alma Rosa García Martínez* 11 de abril de 2010 en el Jardín de la Escuela Superior de Guerra en la colonia San Jerónimo Lídice, 9 de mayo de 2010 en el Jardín Hidalgo, ubicado en Corona del Rosal y avenida Luis Cabrera.