



MÉXICO: Violaciones al derecho a una vivienda digna, a un medio ambiente sano, al agua, a defender los derechos humanos y a un recurso adecuado, entre otros, en el marco de la imposición de la Supervía Poniente en el Distrito Federal

Información enviada el 29 de junio de 2011 a la Sra. Margaret Sekaggya, Relatora Especial sobre los defensores de derechos humanos; la Sra. Raquel Rolnik, Relatora Especial sobre el derecho a la vivienda; el Sr. Anand Grover, Relator Especial sobre la salud; la Sra. Catarina de Albuquerque, Relatora Especial sobre el derecho al agua; y el Sr. John Ruggie, Relator Especial sobre las empresas transnacionales y otras empresas comerciales.

El Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez (Centro Prodh), el Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria y Litiga, Organización de Litigio Estratégico de Derechos Humanos (Litiga OLE), tenemos conocimiento directo de la siguiente situación violatoria de diversos derechos humanos, incluidos los derechos a una vivienda digna, a un medio ambiente sano, al agua, a defender los derechos humanos y a un recurso adecuado. Por las razones que enseguida exponemos, solicitamos el envío inmediato de comunicaciones al Estado mexicano requiriendo que el gobierno del Distrito Federal informe sobre las acciones en curso para resolver el conflicto referido y garantizar los derechos de las personas afectadas.

a) Hechos:

Introducción

En abril de 2008 el gobierno del Distrito Federal (la Ciudad de México), encabezado por el jefe de Gobierno Marcelo Ebrard, determinó la construcción de la Supervía Poniente de Cuota al sur de la ciudad, proyecto que implicaba un sistema vial de túneles y puentes de peaje, cuyo tendido suponía la expropiación de cinco poligonales para la construcción y el funcionamiento de la vialidad y la afectación a áreas ecológicas.

El proyecto fue anunciado el 21 de abril de 2008, publicándose el 22 de abril.¹ Sin embargo, desde entonces no se generó información oficial al respecto y no fueron atendidas las solicitudes de información de ciudadanos que requirieron información sobre el tema, hasta el 11 de diciembre de 2009, fecha en la que el jefe de Gobierno publicó, en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, la *Declaratoria de Necesidad para el Otorgamiento de una Concesión para Explotar y Administrar Una Vía de Comunicación Urbana de Peaje*, con la cual se comenzó oficialmente el proyecto.

En agosto de 2008 habían sido aprobadas por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal diversas reformas diseñadas para cambiar el régimen legal bajo el cual sería seleccionada la empresa a cargo de la construcción de la obra; éstas tuvieron el efecto de permitir la participación de capital privado a través de la figura de “adjudicación directa” de concesiones. Mediante decreto del 11 de diciembre de 2009, el mismo día en que el gobierno del Distrito Federal publicó la declaratoria de utilidad pública correspondiente a la construcción de la Supervía, el consorcio constituido por las empresas OHL Concesiones México, S.A. de C.V. (empresa española), Inmobiliaria Copri S.A.P.I de C.V. y Constructora Atco, S.A. de C.V. solicitó la adjudicación (concesión) del proyecto, aclarando que lo hacía a favor de otra empresa que se había creado también en esa misma fecha (“Controladora Vía Rápida”). En cuestión de semanas, varias autoridades del Distrito Federal habían emitido sus opiniones favorables al consorcio, sin que fundamentaran las mismas, y tras la emisión de una evaluación técnica-financiera favorable elaborada por el mismo gobierno de la ciudad en violación de la norma aplicable², fue otorgada la concesión al mencionado consorcio.

Fue hasta 2010 que se oficializó el conocimiento de los sitios que se verían afectados con la construcción de la Supervía Poniente mediante la publicación del decreto expropiatorio (del 6 de abril del 2010) de por lo menos 51 predios en la colonia La Malinche, ubicada en la Delegación Magdalena Contreras, donde habitaban al menos 300 familias, quienes fueron forzadas a abandonar sus casas con la justificación de la pretendida declaratoria de necesidad publicada el 11 de diciembre del 2009 así como de la Declaratoria de Utilidad Pública y del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 (fecha de publicación: 22 de marzo de 2010)³.

La decisión de construir la Supervía es seriamente cuestionada por la sociedad civil, académicos y expertos en temas de planeación urbana, medio ambiente y transporte, tomando en cuenta que a pesar de que la obra se anuncia como la solución a los

¹ Laura Gómez y Bertha Teresa Ramírez, *Construirá dos supertúneles el gobierno del DF*, LA JORNADA, 22 de abril de 2008, <http://www.jornada.unam.mx/2008/04/22/index.php?section=capital&article=037n1cap>.

² Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, artículo 76.

³ Es importante señalar que no hubo mecanismos de participación para la elaboración de dicho programa integral. A pesar de su publicación, persistía la ausencia de información pública oportuna y suficiente sobre el proyecto y sobre las afectaciones que produciría.

problemas de movilidad del sur poniente de la ciudad -respaldándose con datos inapropiados del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) del 2007, de los cuales no se concluye la necesidad de la vialidad, aunado a que no están georeferenciados- cuando más la Supervía serviría para el 0.04% de la población de la zona metropolitana, y sólo para los que puedan pagar la cuota. Es más, el proyecto generaría contaminación en una ciudad ya conocida por su peligrosamente alto nivel de contaminación del aire.

Los vecinos de la Delegación Magdalena Contreras se han organizado para expresar su inconformidad por la obra; al no ser consultados sobre la misma, se les ha negado el acceso a la información sobre las particularidades del proyecto y la obra en sí, de llevarse a cabo, constituiría un claro acto de discriminación por razones socioeconómicas, dado que implica desalojar a vecinos de escasos recursos para beneficiar a un porcentaje mínimo de los residentes de clase alta de la ciudad. Por lo tanto, los vecinos se han constituido en el Frente Amplio contra la Supervía Poniente de Cuota ("Frente Amplio").

El proceso de preparación del proyecto se ha caracterizado en todo momento por la opacidad, la falta de cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables a la construcción de obras, así como de la normatividad ambiental, utilizando a la fuerza pública para reprimir a los vecinos que pacíficamente se mantienen en protesta en el plantón permanente "Malinche 26 de julio", con el fin de evitar daños irreparables al medio ambiente y a su propio derecho a una vivienda adecuada.



Una manifestación contra la construcción de la Supervía Poniente.

i. Sobre el plan de construir una Supervía Poniente

Para entender las muchas contradicciones y motivos cuestionables que fundamentarían la propuesta de construir la Supervía Poniente, es útil recurrir al debate sostenido durante el foro público “Supervía a debate, mitos y realidades” realizado en la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) en agosto de 2010, en el cual diversos especialistas urbanos discutieron el mito que si no se construye la Supervía Poniente el sistema de tránsito de la Ciudad se colapsará, como sugiere el Jefe de Gobierno y su Secretario de Obras.

En su Recomendación 1/2011 relativa a la Supervía Poniente, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal toca un punto fundamental al notar:

De la evidencia recabada, aportada tanto por las personas peticionarias, como por las autoridades, no se desprenden las consideraciones de facto, los estudios o soporte documental que motivaron (...) la realización del proyecto de la Supervía Poniente; ni se desprenden los motivos por los cuales se dio prioridad al desarrollo de un proyecto de infraestructura vial, sobre uno de modernización de transporte público, desarrollo urbano u otros servicios públicos, aspectos igualmente calificados como prioritarios para la consecución de su objeto.⁴

En este sentido, los expertos en el mencionado Foro cuestionaron la falta de seriedad de los estudios técnicos que sustentaron el Decreto de Utilidad Pública, bajo el cual se respaldaría la Supervía y la expropiación de los predios afectados. Por ejemplo, un solo aproximado (cuestionado) de una cifra -el de 4 millones de vehículos circulando a 20 km por hora- sirvió de base para la declaratoria de necesidad y el Decreto de Utilidad Pública, así como la concesión del usufructo del derecho de vía, los usuarios estimados, las proyecciones financieras, la Tasa Interna de Retorno y los montos de peaje, tanto como la incompleta Manifestación de Impacto Ambiental.

Por otra parte, el Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México, planteó 50 propuestas que tienen alternativas concretas para movilidad del sur poniente de la Ciudad, donde se ubica Santa Fe, zona empresarial de alto nivel (de las zonas más ricas de la ciudad) que sería la única beneficiaria de la Supervía. Estas opciones en vez de ser consideradas, se pasaron por alto a favor de la propuesta de la Supervía, en la cual la concesionaria supeditó los estudios técnicos mencionados al propio gobierno del Distrito Federal, y no a un tercero independiente, como lo marca la ley. Destacando además que las empresas OHL y Copri son dueñas de los terrenos colindantes al trazo de la Supervía (cuyo valor y niveles de renta aumentarán una vez construida dicha obra). En ese sentido, el diseño de tráfico no muestra, por ejemplo, vueltas que permitan incorporar el tráfico local a la Supervía, es decir, se puede salir pero no entrar. Así, las compañías Copri y OHL diseñaron, construirán y operarán una Supervía que será una “puerta para entrar a sus casas”, pero que otros no podrán usar en términos de necesidades de movilidad local. Según los cálculos financieros de los especialistas, llegará a subir en poco tiempo el peaje a \$63

⁴ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Recomendación 1/2011, pág. 8.

pesos (más de \$5 dólares) para recuperar la tasa interna, una cuota que sólo los ciudadanos de altos ingresos podrán costear, con incrementos preautorizados a establecerse discrecionalmente por la concesionaria, según el título de concesión.⁵

Finalmente, se comentó en el referido Foro que la Supervía Poniente es una vialidad generadora de urbanización en áreas naturales protegidas, y que va en contra del Plan Verde del Distrito Federal; está pensada para fortalecer e incentivar el predominio del transporte privado sobre el público y forma parte de los escenarios de privatización de servicios públicos.⁶

En este contexto, resulta particularmente alarmante la falta de información pública y transparencia que ha caracterizado el proceso de planeación y ejecución de las obras de la Supervía, así como la ausencia de mecanismos de participación ciudadana en la elaboración de diversos documentos de planeación, como el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, aunada al hecho de que la Declaratoria de Necesidad haya sido previa a los documentos mencionados. Por otro lado, todo el desarrollo y adjudicación directa del proyecto a una empresa se realizó en secreto y violando la ley.

⁵ Un viaje redondo en la Supervía se proyecta inicialmente en \$56 pesos. El salario mínimo en la Ciudad de México es de \$59.82 al día, equivalente a 5 dólares aproximadamente.

⁶ Los especialistas que debatieron fueron:

Dr. Jorge Legorreta: Arquitecto, Maestro en Sociología y Doctor en Urbanismo por la UNAM. Profesor e investigador de la UAM Azcapotzalco. Delegado de Cuauhtémoc (1997-2000) y agregado cultural de México en Egipto (2000-2004). Ha escrito numerosos libros y artículos sobre aspectos de urbanismo y agua en relación con el Distrito Federal y la Cuenca de México.

Ing. Jorge Jiménez Alcaraz: Ingeniero Civil con Maestría en Administración Pública. Fue Gerente de Obras del Sistema de Transporte Colectivo (Metro); Subdelegado de Desarrollo Urbano y Obras en las delegaciones de Tlalpan, Gustavo A. Madero y Magdalena Contreras. Actualmente es Presidente del Comité Panamericano de Desarrollo Urbano y Patrimonio Histórico de la Unión Panamericana de Asociaciones de Ingenieros (UPADI). Premio Nacional al Mérito Profesional 2005 de la Sociedad de Egresados de Ingeniería Civil del IPN.

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



Casas en proceso de ser demolidas como parte de la construcción de la Supervía.

ii. Desalojos, destrucción de casas y amenaza vigente de más desalojos

El 6 de abril de 2010 se publicó el decreto de expropiación correspondiente a la Supervía Poniente, sin especificar colonias (barrios), calles o números. Por lo tanto, los vecinos, a los cuales no fue proporcionada información sobre el proyecto ni mucho menos fueron consultados o pudieron participar en la toma de decisiones al respecto, se enteraron de que sus predios estaban dentro de alguna poligonal expropiada sólo cuando llegaron las notificaciones a sus puertas.

Los vecinos afectados por los decretos de expropiación notificados y no notificados, han interpuesto diversos recursos legales, tales como amparos y juicios de nulidad puesto que la concesionaria todavía no cuenta con los permisos legales para iniciar la obra, denuncias ambientales y una queja por violaciones de derechos humanos ante el Ombudsman del Distrito Federal, el cual ha emitido la Recomendación 1/2011 sobre el caso (resumida abajo). Pese a ello, el gobierno de la ciudad no ha suspendido las obras mientras se resuelvan dichos recursos legales.⁷

⁷ Ante la prolongación de los recursos judiciales, la negativa de los Tribunales a conceder la suspensión provisional y la presión gubernamental, algunas personas expropiadas desistieron de los recursos legales por buscar un “arreglo económico”. Actualmente los recursos son continuados por vecinos todavía no expropiados que consideran que son afectados por el proyecto en su conjunto.

Las empresas privadas concesionarias han iniciado obras preliminares sin acreditar contar con los permisos necesarios para demolición y construcción y sin un plan de protección civil, generando un riesgo latente en una zona habitacional. Por lo anterior, las expropiaciones y desalojos que están ocurriendo en la Delegación Magdalena Contreras se llevan a cabo sin el debido fundamento legal y sin que los recursos judiciales y de otra índole brinden la protección judicial o práctica a los vecinos amenazados con desalojo.

Si los recursos judiciales a la fecha en proceso, no han sido eficaces para suspender la obra, tampoco el Poder Ejecutivo Local se ha mostrado dispuesto a respetar el derecho de los vecinos a la seguridad en la tenencia de sus viviendas. El Gobierno del Distrito Federal rechazó en agosto 2010 un mecanismo conciliatorio propuesto por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) entre éste y los afectados. También fue omiso al no asistir a los foros de debate en la sede del Ombudsman capitalino en la que participaron especialistas de distintas materias rechazando el proyecto y presentando alternativas sustentables.

Ante dichas omisiones, se conformó una Comisión Civil de Acompañamiento, integrada por ciudadanos de reconocida autoridad moral, para mediar un diálogo entre el Frente Amplio contra la Supervía Poniente y el gobierno. Este grupo plural de personalidades de la vida pública se reunió con el Secretario de Gobierno en diciembre de 2010 y le solicitó se respetara a los opositores y no se llevaran a cabo acciones contra ellos en el periodo vacacional, también instaron al Secretario a concretar una mesa de diálogo. Sin embargo, lejos de acceder al diálogo, el gobierno del Distrito Federal mediante un operativo represivo tomó posesión por la fuerza de numerosos predios de la Delegación Magdalena Contreras justamente el 1° de enero del 2011 a las 6:30 am, día inhábil, durante el periodo vacacional (ver *infra*), incurriendo en desacato de medidas cautelares dictadas por la propia Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. En ese momento entraron trabajadores quienes procedieron a destruir, sin las elementales medidas de seguridad, las casas en los predios tomados.

Fue hasta el 5 de enero del 2011, después de una marcha de protesta por la principal avenida del Distrito Federal, que el Gobierno de la ciudad aceptó dialogar con la Comisión Civil de Acompañamiento. Sin embargo, ese mismo día (5 de enero de 2011) el Jefe de Gobierno afirmó en declaraciones públicas que no existía ninguna posibilidad de reconsiderar la propuesta de construir una Supervía Poniente, poniendo en seria duda la voluntad del gobierno para dialogar con los afectados.

Actualmente, trabajadores del gobierno del Distrito Federal han demolido las viviendas ubicadas en 44 de los 51 predios expropiados, en la colonia La Malinche, a pesar de todos los recursos legales pendientes de resolución ante diversas instancias.

iii. Destrucción ambiental, falta de cumplimiento de las normas ambientales

De construirse, la Supervía generará la urbanización de las zonas verdes y boscosas que comprenden la de Barranca de Tarango y La Loma, oficialmente declaradas Área de Valor Ambiental y Área Natural Protegida por la Ciudad de México, respectivamente⁸. Estas áreas verdes hoy son parte de las reservas ecológicas, naturales, protegidas y de importante recarga acuífera de la Cuenca de México. Por tanto, deben permanecer intactas. El propio gobierno del Distrito Federal reconoció en una ocasión anterior:

*[L]a zona de cañadas del poniente de la Cuenca de México constituye una de las regiones de mayor importancia para la infiltración de agua y recarga de los mantos acuíferos, fenómeno del cual no es ajena la “Barranca de Tarango” que, por su parte, cumple satisfactoriamente la función señalada dado que su superficie no está sellada por el asfalto, como sucede con la gran mayoría de las cañadas vecinas, sino que se ha conservado libre y con vegetación, razón por la cual la pérdida o detrimento de esta función puede tener consecuencias fatales si se atiende a la escasez de agua que prevalece en la Ciudad de México.*⁹

Cabe recordar que en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 se reconoce que el suelo de conservación del Distrito Federal es el eje del equilibrio ambiental de la Zona Metropolitana del Valle de México. Señala que el suelo de conservación es el espacio donde se recargan los acuíferos de los que se abastece el 70% de la demanda de agua; en sus bosques se regula la temperatura y la humedad; la existencia misma de los bosques, pastizales, tulares, humedales y demás ecosistemas que conforman este espacio permiten la captura de carbono a través de la generación de biomasa, la producción de oxígeno, la formación y retención de suelos y son hábitat de numerosas especies de todos los reinos biológicos. La pérdida o deterioro de áreas verdes urbanas y de los bosques en suelo de conservación, aumentarán cada día el efecto de isla de calor en las calles y avenidas¹⁰.

De construirse la Supervía, ganarán las rentabilidades corporativas, pero la ciudad perderá de inmediato, uno de los pulmones ambientalmente más ricos que aun conserva la Ciudad de México y la zona del agua del acuífero, agravando la ya de por sí alarmante escasez del agua y el preocupante hundimiento paulatino de diversas zonas de la Metrópoli.

⁸ Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de julio de 2009. Decreto por el que se Declara “Área de Valor Ambiental (AVA) del Distrito Federal”, Con la Categoría de Barranca, a la “Barranca de Tarango”; Decreto por el que se establece como Área Natural Protegida (ANP), con la Categoría de Zona de Conservación Ecológica, la zona conocida con el nombre de “La Loma”, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 20 de abril de 2010.

⁹ Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de julio de 2009. Decreto por el que se Declara “Área de Valor Ambiental (AVA) del Distrito Federal”, Con la Categoría de Barranca, a la “Barranca de Tarango”.

¹⁰ Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, pág. 59, disponible en: http://www.df.gob.mx/work/sites/gdf/resources/LocalContent/191/2/programa2007_2012.pdf.

El 9 de julio de 2010, pese a que no se había realizado la consulta pública acerca del impacto ambiental del proyecto (exigida por el artículo 50 de la Ley Ambiental del Distrito Federal), la Dirección General de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente (SMA) del Distrito Federal autorizó la Manifestación de Impacto Ambiental. Dicha Manifestación, cuestionada por ser incompleta, se encuentra viciada de origen por el conflicto de intereses que representa, tomando en consideración que fue elaborada y aprobada por la misma persona, Ing. Nyssen Ocaranza, quien fungía como personal de la concesionaria y como servidor público. Por otra parte, la Secretaría del Medio Ambiente consideró discrecionalmente que “no era necesaria” la realización de la consulta pública prevista en el artículo 50 de la mencionada Ley Ambiental. Para esa fecha, se habían presentado además dos evaluaciones del impacto ambiental, similares o idénticas, ambas elaboradas por la propia concesionaria (“Controladora Vía Rápida”, ente creado por el consorcio de empresas liderado por OHL y Copri).

Efectivamente, la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT) pidió a la Secretaría del Medio Ambiente local subsanar varias inconsistencias que el organismo a su cargo detectó en la Manifestación de Impacto Ambiental para la construcción de la Supervía Poniente. Subrayó que la recarga de agua por infiltración y la captura de carbono, relacionada con los árboles que se tendrían que derribar, son los temas que más preocupan, por lo que había solicitado a la SMA que los subsanara antes de autorizar el documento de impacto ambiental. Además, comentó que a lo largo del proyecto hay zonas de recarga, baja y moderada, y en ese caso la construcción de túneles o de vialidades superficiales va a afectarlas.

Algunas partes del proyecto no están georeferenciadas con precisión; por ejemplo, ciertos puntos del documento refieren que se necesitan derribar 9 mil árboles, mientras que en otra parte se habla de 30 mil; con ello se confirma que no existe un número único, omisión importante considerando que dependiendo del número de árboles que se derriben es la reposición que tendría que hacerse.

Pese a todas la irregularidades mencionadas, en el marco de la construcción de la Supervía se ha procedido a devastar áreas naturales protegidas y áreas forestales federales, sin contar con los permisos pertinentes, tal como se acreditó en la inspección que realizó la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, PROFEPA, el 5 de abril del 2011, determinando la suspensión de un tramo de la Supervía por la falta del Estudio de Impacto Ambiental Federal. Cabe destacar que para el 7 de febrero de 2011 se inició la ilegal tala de árboles en La Loma, Área Natural Protegida, continuándola el 1° de abril de 2011, en un área de aproximadamente una hectárea, así como en la Barranca de Guadalupe y en el paraje de las Águilas, sin la presencia de las autoridades competentes.



Otra manifestación pacífica contra la Supervía.

iv. Represión y actos violentos contra los vecinos organizados para protestar pacíficamente por las violaciones de sus derechos humanos

Desde la emisión de los decretos expropiatorios, los integrantes del Frente Amplio contra la Supervía Poniente han sido víctimas de diversos actos de intimidación, amenaza y agresión por personal de la concesionaria y de trabajadores y representantes del Gobierno del Distrito Federal, los cuales se han incrementado y propiciado situaciones de violencia.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal documentó 13 incursiones a la Colonia La Malinche, Delegación Magdalena Contreras, por parte de autoridades del Distrito Federal y trabajadores asociados a la obra tan sólo en un periodo de poco más de cinco meses (26 de julio de 2010 – 1 de enero de 2011)¹¹.

En este sentido son relevantes los hechos acontecidos el 19 de octubre de 2010 cuando integrantes del Frente Amplio denunciaron la agresión de personal perteneciente a la concesionaria con la anuencia y apoyo de servidores públicos del Gobierno del Distrito Federal. Los trabajadores se negaron a exhibir los permisos de demolición que les fueron solicitados, respondiendo en cambio, con agresiones físicas directas a mujeres y personas de la tercera edad. Por este motivo, los vecinos decidieron manifestarse pacíficamente en la avenida Luis Cabrera y San Bernabé (colonia La Malinche), donde en las primeras horas del día 20, el gobierno empleó al menos 500 granaderos contra los integrantes del Frente Amplio para retirarlos, con un saldo de 15 lesionados, en su mayoría mujeres.

¹¹ CDHDF, Recomendación 1/2011, págs. 23-24.

Posteriormente el 30 de octubre de 2010 los vecinos fueron amenazados con un desalojo violento de la zona donde sostienen el plantón de resistencia pacífica (Malinche 26 de Julio). Fecha en la cual se registró un despliegue policiaco con aproximadamente 30 camiones de granaderos, 30 camionetas panel y pick up y patrullas de Seguridad Pública y de la Procuraduría General de Justicia, ambas del Distrito Federal, bajo las órdenes de Jesús Lucatero, coordinador de programas estratégicos del Distrito Federal; desplegándose por la zona de La Loma, Luis Cabrera, el Tanque, Avenida San Jerónimo y Magnolia, con la intención de entrar y dismantelar el plantón y entregar la zona a las empresas concesionarias OHL y Copri. Esto se evitó sólo gracias a la movilización de vecinos y la presencia de organizaciones sociales y de derechos humanos no gubernamentales, así como de medios de comunicación y del tercer visitador y personal de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Posteriormente, la primera semana de noviembre de 2010, aproximadamente 80 integrantes del cuerpo de granaderos ingresaron en la colonia Torres de Potrero que es el principal acceso a la zona del parque de la Loma, colindante con la colonia la Malinche. Este grupo de granaderos llegó en el transcurso de la madrugada en aproximadamente 5 camiones uniéndose al grupo de alrededor de 150 granaderos que se encontraban en esa zona desde el 30 de octubre. El 2 de noviembre (día festivo en México) por la madrugada comenzaron a cercar la zona de la Loma con malla ciclónica y alambre de púas y a cerrar todos los accesos públicos a la misma, resguardándolos con elementos del llamado Grupo Especial de Reacción Inmediata (GERI), quienes realizaron actos de agresión contra vecinos y visitantes del Parque de la Loma.

El contingente de granaderos se sumó a la presencia de 50 policías que en pareja, se encontraban apostados en cada calle a lo largo de la Avenida Luis Cabrera en ambos lados, y vallas en la zona de las calles Luis Cabrera y San Jerónimo (todas en la colonia La Malinche) donde se instaló un contenedor con maquinaria, por parte de las empresas privadas OHL y Copri, con el resguardo de la fuerza pública del gobierno de la ciudad.

Por otra parte, el 19 de noviembre de 2010, activistas del Frente Amplio se encontraban repartiendo volantes fuera de la Cumbre de Alcaldes (un evento enfocado en temas ambientales) cuando un funcionario público les ofreció gafetes para que pudieran entrar en la Cumbre. Mediante este engaño el funcionario logró que cinco activistas entraran, donde fueron detenidos inmediatamente por supuesta falsificación de credenciales. Sin presentarlos a la autoridad ministerial, dos mujeres fueron liberadas sin mayor explicación. Los tres activistas restantes fueron llevados al Ministerio Público y sólo tras horas de permanecer ahí fueron liberados. La versión oficial que difundió el gobierno a los medios de comunicación fue que los activistas habían falsificado las acreditaciones para entrar en el evento, sin embargo no se inició ninguna investigación en su contra y si bien en la agencia de investigación se les informó que no había ningún ilícito, se les presionó para que desistieran de continuar con la oposición a la Supervía. Dicho acto evidenció otra estrategia para obstaculizar la labor de los activistas e intimidarlos.

El día 1 de enero de 2011, alrededor de las 6:30 horas de la mañana funcionarios del Gobierno del Distrito Federal encabezados por Jesús Lucatero, coordinador de Programas Estratégicos y Fernando Aboitiz, Secretario de Obras del Gobierno del Distrito Federal, realizaron una incursión sorpresiva al plantón en la Colonia La Malinche, señalando que tomarían el control de la zona para iniciar la construcción de la Supervía Poniente, por lo que los integrantes del Frente Amplio les solicitaron que acreditaran contar con las autorizaciones y permisos correspondientes para iniciar dichas obras.

Ante esta situación los integrantes del Frente Amplio reiteraron que existía un proceso de investigación por parte de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal así como medidas precautorias decretadas por ésta, notificadas previamente a la Secretaría de Gobierno del Distrito Federal, entre las cuales se planteaba “se evite, en particular durante estas fiestas decembrinas y/o periodo vacacional, que se ejerza conductas de agresión, intimidación, discriminación o de cualquier otra índole en agravio de las y los vecinos de la colonia La Malinche, en la Delegación Magdalena Contreras y de los integrantes del Frente Amplio”. Reiteraron además la existencia de procesos judiciales pendientes, por lo que –indicaron– no era posible dar inicio a las obras.

Haciendo caso omiso a los vecinos, los integrantes del Gobierno del Distrito Federal manifestaron no conocer la existencia de las medidas cautelares dictadas por la CDHDF y se retiraron del lugar. Acto seguido ingresaron a la zona al menos 800 elementos del cuerpo de granaderos por las calles Rosa Norte y Andador Durazno, colocando vallas metálicas y cercando algunos predios con alambre de púas y malla ciclónica.

Posteriormente, alrededor de las 8 de la mañana, ingresaron trabajadores y maquinaria de la concesionaria, quienes empezaron frenéticamente la demolición de predios expropiados. En la zona permanecían familias, que no fueron afectadas por las expropiaciones, a las que durante este tiempo no se les permitía salir de sus casas ni ingresar a ellas debido al cerco policiaco. De lo anterior tomó conocimiento el tercer visitador de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

El gobierno justificó la entrada de los cuerpos policiacos señalando que los funcionarios habían sido agredidos y que por eso se había solicitado la intervención de la fuerza pública. Sin embargo, la cantidad de elementos desplegados y la rapidez con que ingresaron a la zona inmediatamente después de la retirada de los funcionarios (quienes en momento alguno habían sido agredidos), hace evidente que deliberadamente se realizó un operativo coordinado con el objeto de tomar la zona con el respaldo de la fuerza pública y entregarla a las empresas.

Finalmente, ante los reclamos de los vecinos de La Malinche por la ilegal tala de árboles en La Loma, Área Natural Protegida, el 1° de abril de 2011, se les dijo que se integraría una comisión para darles información sobre estas acciones. Lejos de cumplirse dicha promesa,

lo que ocurrió es que ahí se presentaron numerosos granaderos que golpearon a los vecinos.



Tres vecinos que sufrieron lesiones en un ataque de granaderos.

v. Acciones jurídicas intentadas para suspender y poner fin a la construcción de la Supervía Poniente

Han sido interpuestos varios recursos jurídicos con el fin de evitar la comisión de diversas violaciones a los derechos humanos en el presente caso.

En primer lugar, cerca de 350 habitantes de las zonas mayormente afectadas por el proyecto interpusieron una demanda de amparo ante el Poder Judicial Federal, el 14 de abril de 2010, la cual ha sido ampliada en seis ocasiones.

En el fondo de dicho juicio se reclama que el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 del Distrito Federal, el Decreto por el que se declara de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, el Título de Concesión y otros actos tendientes a su otorgamiento, la Autorización de la autoridad ambiental local, la autorización de cambio de uso de suelo forestal y la publicación del Programa de Desarrollo Urbano de Álvaro Obregón, violan los derechos a la vivienda, a un medio ambiente sano, al agua, a la información, a la participación en los asuntos públicos, así como el principio de legalidad.

Dentro de esos juicios se han intentado en 3 ocasiones mecanismos de suspensión para permitir que sean determinadas en juicio las violaciones alegadas antes de que sea construida la obra, de manera que los recursos puedan considerarse efectivos para remediar violaciones a derechos humanos. Sin embargo en la resolución de esos incidentes de suspensión se ha negado la solicitud argumentando que por un lado el artículo 7 de la Ley de Expropiación que señala que “la interposición de cualquier medio de defensa, no suspenderá la ocupación o ejecución”, impide el otorgamiento de la suspensión, esto a pesar de que la solicitud en varios casos no se trataba sobre la suspensión de la *expropiación*, sino sobre la suspensión de la *construcción* de la obra. Además ha sido argumentado el supuesto interés público de la construcción de la obra como argumento para negar la suspensión, lo cual constituye un prejuzgamiento sobre el fondo del asunto, en tanto como ha sido señalado dentro del juicio, la construcción de dicha obra vial, lejos de beneficiar a la colectividad la perjudica en tanto no provee ningún beneficio vial y por el contrario causa afectaciones ambientales desproporcionadas.

Dicho juicio se encuentra pendiente de resolución, sin embargo puede tornarse inefectivo, de no concederse la suspensión dentro del juicio, o si la autoridad no permite que sean resueltos los recursos judiciales antes de continuar con el desarrollo del proyecto.

A su vez, vecinos y organizaciones como Greenpeace México, el Centro de Derechos Humanos Fray Francisco de Vitoria y Litiga OLE interpusieron el 23 de agosto de 2010 un Juicio de Nulidad en contra de la resolución administrativa emitida por la autoridad ambiental local, consistente en una autorización condicionada en materia de impacto ambiental, por medio de la cual se autoriza ambientalmente la Supervía Poniente.

A través de dicho juicio se reclaman las irregularidades en el proceso de evaluación ambiental, como lo son la ausencia de consulta pública obligatoria según la propia Ley Ambiental y la falta de debida diligencia en la evaluación, puesto que dicha obra fue autorizada a pesar de que la autoridad no contaba con estudios topográficos, de mecánica de suelos, ni con información sobre más de la mitad de la obra en las porciones más críticas como lo son la construcción de puentes y túneles en áreas naturales protegidas.

En dicho juicio también se solicitó la suspensión en tanto se resuelve, suspensión que de acuerdo con la Ley en la materia, para otorgarse, debe ser garantizada. Una vez que las partes, autoridad y empresa, se pronunciaron respecto del monto de dicha garantía, ésta se fijó en la cantidad de cuatro mil quinientos millones de pesos (MXN \$4,500,000,000), suma fuera del alcance de los demandantes, lo cual hace inefectivo el mecanismo de suspensión y puede comprometer la vía jurídica interpuesta. Es decir, de no ser resuelto a la brevedad el juicio, dada la imposibilidad de pagar la garantía, se tornará ineficaz para remediar las violaciones ya que la construcción de la vía continuará.

Asimismo, han sido intentadas otras acciones jurídicas como lo fue la interposición por parte del Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) y Litiga OLE de una denuncia

popular ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), en tanto se constató que fueron iniciados trabajos en suelo forestal sin contar con las autorizaciones correspondientes, hecho que resulta delictivo. Como producto de dichas denuncias, la PROFEPA clausuró parcialmente los trabajos de la Supervía Poniente, sin embargo dicha clausura sólo se mantendrá hasta en tanto la empresa no consiga la autorización ambiental por parte de la autoridad federal, la cual ya fue solicitada el pasado 24 de mayo de 2011. Aún se desconoce si han sido iniciadas las investigaciones criminales correspondientes.

vi. La Recomendación 1/2011 de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal: se ordena la suspensión de la obra pero el Jefe de Gobierno se niega a acatar la recomendación

El 20 de enero de 2011, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), órgano cuyas recomendaciones se deben acatar por las demás instancias del gobierno capitalino, emitió la Recomendación 1/2011, producto de su documentación y análisis del caso de la Supervía Poniente¹².

La recomendación citada ubica claramente las violaciones a los derechos humanos de quienes viven en la zona afectada por el proyecto. Entre las afectaciones investigadas, documentadas y ahora declaradas en su Recomendación se encuentran:

- Derecho a la vivienda, incluyendo la seguridad de la tenencia y vivienda digna.
- Derecho a un medio ambiente sano, incluyendo la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente y la protección y mantenimiento de las áreas declaradas como de valor ambiental y preservación ecológica.
- Derecho al agua, incluyendo el abastecimiento de agua continua y suficiente para el uso personal y doméstico.
- Derecho a la información, incluyendo el de ser informados sobre leyes, decretos y acciones de gobierno de interés público respecto de materias relativas al Distrito Federal y sobre la realización de obras y servicios de la Administración Pública mediante la difusión pública.
- Derecho a la participación ciudadana, incluyendo la garantía efectiva de acceder y participar en la toma de decisiones de gobierno durante la formulación del proyecto de la obra y durante el inicio de su ejecución.

¹² El texto integral de la Recomendación 1/2011 se encuentra disponible en: http://directorio.cd hdf.org.mx/libros/recomendaciones/2011/Reco01_2011b.pdf.

- Derecho a la seguridad jurídica y legalidad, incluyendo la observancia de la ley y su debida motivación. También evitar la actividad del gobierno para propiciar y favorecer actividades irregulares que beneficien a particulares en detrimento del interés público.

Con base en su investigación, la CDHDF recomendó al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, lo siguiente (visible en las págs. 58-59 de la Recomendación):

Primero. Ordene la suspensión de la obra denominada *Supervía Poniente* hasta que se lleve a cabo una consulta pública, a fin de garantizar una participación amplia y plural en la que se recojan y consideren las preocupaciones, opiniones y propuestas de las personas afectadas por la obra, principalmente de las y los peticionarios de la presente Recomendación, y se valoren distintas alternativas de movilidad sustentable en el sur-poniente de la Ciudad de México.

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

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

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

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

Tercero. Se garantice la transparencia en los procedimientos que se generen en el cumplimiento del Primero y Segundo puntos recomendatorios. Asimismo, conforme a su deber de hacer efectivo el goce del derecho a la información, implemente un mecanismo de orientación a la ciudadanía, permanente y sencillo, para que pueda acceder a la información pública que debe estar disponible, así como a los servicios, trámites y programas gubernamentales relacionados con sus derechos.

Cuarto. Se modifique el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo, de manera tal que se armonice con la Ley Ambiental del Distrito Federal, en particular lo referente a la obligatoriedad de la consulta pública en las evaluaciones de Manifestaciones de Impacto Ambiental en su modalidad específica (artículo 50).

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

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

Tras la emisión de la citada Recomendación, más de 100 organizaciones de la sociedad civil, así como distintas personas a título individual, manifestaron públicamente su respaldo a la misma, haciendo un llamado conjunto para que el Gobierno de la Ciudad suspendiera la obra en consonancia con la primera recomendación de la CDHDF.

Sin embargo, en la primera entrevista hecha al Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard sobre el contenido de la Recomendación, Ebrard indicó su intención de no acatar la misma y de seguir adelante con la construcción de la Supervía, afirmando, "*De antemano, diría yo, por supuesto que el Gobierno no va a acceder a suspender la obra...*"¹³

De la misma forma, aun antes de la emisión formal de la respuesta del Gobierno de la Ciudad a la Recomendación, los representantes gubernamentales descalificaron reiteradamente la actividad del Ombudsman. Efectivamente, distintos Secretarios del Gobierno de la Ciudad han manifestado: a) que la obra no se suspenderá, b) que la CDHDF no intervino desde hace dos años que se anunció la obra y que la recomendación "llegó tarde", y c) que el proyecto no "viola derechos humanos"¹⁴.

El 11 de febrero el Jefe de Gobierno comunicó al Ombudsman la aceptación parcial de la Recomendación 1/2011, sin embargo el documento de respuesta cuestiona las premisas de investigación y las conclusiones del Ombudsman capitalino y rechaza la existencia de violaciones a los derechos humanos. La "aceptación parcial" lleva implícito el rechazo al sentido de la recomendación y manifiesta la no aceptación del punto recomendatorio central que expresa la suspensión de la obra. Este último indicador nos resulta de suma preocupación, puesto que todo apunta a que el Gobierno de la Ciudad tiene la intención de construir la Supervía Poniente pese a las numerosas irregularidades y violaciones a

¹³ Manuel Durán, *Rechaza Ebrard suspender Supervía*, REFORMA, 20 de enero de 2011, www.reforma.com/ciudad/articulo/592/1183520/.

¹⁴ Ana Paola Lara Paz, *Supervía no viola derechos ambientales: SMADF*, 24 de enero de 2011, <http://www.noticiasmvs.com/noticias/estados/supervia-no-viola-derechos-ambientales-smadf-959.html>.

Yadira Rodríguez, *No hay motivo para que GDF suspenda Supervía*, 24 de enero de 2011, <http://www.wradio.com.mx/nota.aspx?id=1415583>.

Lizbeth Padilla, *La Supervía de la discordia sigue en su ruta*, 26 de enero de 2011,

<http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2011/01/26/supervia-discordia-sigue-su-ruta>; Sara Pantoja, *Frente contra Supervía no quiere diálogo: GDF*, EL UNIVERSAL, 26 de enero de 2011,

<http://www.eluniversal.com.mx/notas/740202.html>; NOTIMEX, *La Supervía no se suspende, recalca Marcelo Ebrard*, EXCELSIOR, 9 de febrero de 2011, http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_nota=712869.

derechos humanos descritas en el presente documento, provocando daños irreparables a los habitantes de las zonas afectadas.

El 17 de febrero de 2011, el Ombudsman y el Consejo de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal expresaron que: *“Las violaciones a los derechos humanos determinadas por la CDHDF en el caso de la Supervía Poniente son de carácter continuo o permanente, en razón de que las ilegalidades no han sido subsanadas, la participación ciudadana no se ha garantizado, y la construcción continúa sin que la posibilidad de daño ambiental grave o irreversible haya sido descartada con base en información técnico-científica certera y consistente, según se estableció en la Recomendación.”* Asimismo expresaron que: *“La consulta es una exigencia de la ley, un prerrequisito para la construcción de la obra; por tanto, la realización de una consulta sin la suspensión carece de lógica”*. En este sentido, *“la suspensión constituye el núcleo de las medidas para cesar, prevenir y reparar adecuadamente las violaciones a los derechos y, por tanto, para cumplir con el objeto y fin de la Recomendación.”*¹⁵

vi. La Profepa decreta la suspensión de un tramo de la Supervía

Finalmente, cabe reiterar que el 5 de abril del 2011, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente ordenó la suspensión provisional de toda actividad de un tramo de 38 poligonales, que comprende 16 hectáreas de la pretendida Supervía en la delegación Álvaro Obregón, al advertir que la obra carecía de la Evaluación de Impacto Ambiental federal necesaria para construir en esa zona. Dicha medida, si bien es provisional y no implica la cancelación de la obra, ni mucho menos en la Delegación Magdalena Contreras, es otro factor que comprueba la arbitrariedad con que se han conducido las autoridades capitalinas en la pretendida construcción de la obra.¹⁶

b) Violaciones a derechos humanos en el marco del proyecto de la Supervía Poniente

i. Vivienda adecuada

El derecho a una vivienda digna o vivienda adecuada, según el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales en su Observación General número 4 relativa al art. 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, incluye, entre otras, la seguridad jurídica de la tenencia que implica que: *“Todas las personas deben*

¹⁵ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Boletín 55/2011, *Necesario que el GDF acepte en su totalidad la Recomendación 1/2011 para resarcir violaciones a derechos humanos de capitalinos*, 17 de febrero de 2011, <http://www.cd hdf.org.mx/index.php/boletines/1053-boletin-552011>.

¹⁶ Miguel Ángel Sosa, *Profepa suspende tramo de Supervía*, EL UNIVERSAL, 5 de abril de 2011, <http://www.eluniversal.com.mx/notas/757018.html>.

*gozar de cierto grado de seguridad de tenencia que les garantice una protección legal contra el desahucio, el hostigamiento u otras amenazas. Por consiguiente, los Estados Partes deben adoptar inmediatamente medidas destinadas a conferir seguridad legal de tenencia a las personas y los hogares que en la actualidad carezcan de esa protección consultando verdaderamente a las personas y grupos afectados.”*¹⁷ Es importante recordar que según los criterios desarrollados por los órganos de tratado, el derecho a una vivienda digna lo poseen tanto los propietarios expropiados en el caso que nos ocupa, como los vecinos que verán afectado su entorno.

En otras palabras, el Estado debe garantizar a los individuos y la comunidad que su situación jurídica no sea modificada más que por procedimientos regulares y conductos legales establecidos, previa y debidamente publicados.

Los requisitos mínimos mencionados no se respetaron en el presente caso, puesto que el Gobierno de la Ciudad no proporcionó información a los vecinos para informarles de que tendrían que abandonar sus casas hasta que fuera inminente dicha acción; y la Declaratoria de necesidad en que se basó la expropiación es altamente cuestionada y su legalidad impugnada ante tribunales nacionales, sin que estos procesos en curso hayan dado lugar a la suspensión de la obra hasta que se determine su legalidad. La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal decretó medidas cautelares a favor de los vecinos de la zona sin que éstas fueran acatadas; en vez de ello, cientos de granaderos han ejercido violencia para desalojar los predios disputados. El Ombudsman también señaló que las incursiones recurrentes por parte de la fuerza policiaca y otras acciones gubernamentales han conculcado el derecho a la vivienda entendido en un sentido amplio, no limitado a la naturaleza de la propiedad privada, sino a la luz del derecho de las comunidades a vivir en un entorno comunitario adecuado. La recomendación establece que estas acciones han afectado la seguridad, paz y dignidad de la comunidad.

Lo anterior hace evidente que los vecinos no cuentan con ningún mecanismo eficaz para proteger su derecho a permanecer en sus casas, garantizar que cualquier expropiación o desalojo obligatorio se sujete a la ley o para detener los actos de zozobra y fractura del entorno comunitario. Efectivamente, un gran número de personas han sido obligadas a abandonar sus casas hasta el momento. Por lo tanto se violó el derecho a una vivienda adecuada.

¹⁷ Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación General 4, “El derecho a una vivienda adecuada (párrafo 1 del artículo 11 del Pacto)” (1991), párr. 8(a).



Casas destruidas en La Malinche

ii. Medio ambiente sano

El derecho a vivir en un ambiente sano, equilibrado y adecuado, implica una obligación del Estado de abstenerse de realizar acciones que comprometan el equilibrio ecológico de manera injustificada o desproporcional. Implica la protección y preservación de los ecosistemas y entornos naturales para prevenir y reducir la exposición de la población a la contaminación en todas sus formas. El artículo 12.b del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales establece el derecho de toda persona al *“mejoramiento en todos sus aspectos de la higiene del trabajo y del medio ambiente”*, mientras diversos instrumentos internacionales también contienen provisiones sobre el deber de los Estados de garantizar un medio ambiente sano¹⁸. En su Observación General 14 sobre el derecho a la salud, el citado Comité señala:

“El mejoramiento de todos los aspectos de la higiene ambiental e industrial” (apartado b) del párrafo 2 del artículo 12) entraña, en particular, la adopción de medidas preventivas en lo que respecta a... la necesidad de velar por el suministro adecuado de agua limpia potable y la creación de condiciones sanitarias básicas; la prevención y reducción de la exposición de la población a sustancias nocivas tales como radiaciones y sustancias químicas nocivas u otros factores ambientales perjudiciales que afectan directa o indirectamente a la salud de los seres humanos...¹⁹

¹⁸ Véase, entre otros, Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales “Protocolo de San Salvador” (art. 11), Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Declaración de Río).

¹⁹ Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación General 14, “El derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud (artículo 12)” (2000), párr. 15.

Esta obligación implica la protección no sólo a las generaciones presentes, sino es una obligación que se hace extensiva a las futuras generaciones.

De lo anterior se desprende, como obligación mínima de los Estados, la de no destruir áreas ecológicas de alto valor o protegidas sin justificación y no tomar medidas que tengan un importante impacto negativo sobre el medio ambiente (como la implementación de megaproyectos) sin llevar a cabo un estudio adecuado del impacto ambiental previsto.

En el presente caso, se iniciaron las obras preliminares de la Supervía sin que las empresas concesionarias contaran con los permisos ambientales requeridos por la ley. Los estudios que existen, los cuales reflejan el análisis de las propias empresas, no determinan con claridad cuáles serán los impactos ambientales o cómo se mitigarán de manera efectiva.

En este contexto, cabe destacar la falta de consulta pública exigida por el artículo 50 de la Ley Ambiental del Distrito Federal, así como las deficiencias referidas *supra* en la autorización de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) por parte de la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, tales como que no existían estudios topográficos, ni de mecánica de suelos y que la propia autorización reconoce que no fueron identificados los impactos ambientales negativos de porciones críticas del proyecto como lo son puentes y túneles, que representan más de la mitad de la obra y que son las porciones que producirán los impactos ambientales más negativos por ser los que se encuentran ubicados en las áreas naturales protegidas. Por otra parte la referida MIA se encuentra viciada por representar un claro conflicto de intereses.

No se puede considerar justificada la destrucción ambiental prevista en el marco del proyecto, puesto que el Gobierno concesionó el proyecto mediante un proceso irregular para favorecer a dos empresas privadas y que el mismo no tendrá efectos positivos (mucho menos necesarios) para justificar su imposición. Máxime que del Título de Concesión se desprende que el Gobierno de la Ciudad se comprometió a "coadyuvar" con la concesionaria en la obtención de las autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos, incluyendo las autorizaciones en materia ambiental²⁰.

Aun sin entrar en valoraciones de los supuestos beneficios de la Supervía o los probables impactos ambientales sobre las zonas verdes que yacen en el camino de la misma, lo cierto es que la obra en cuestión es impugnada ante las instancias internas y se ha ordenado su suspensión mediante la citada Recomendación 1/2011 de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, mas el Gobierno se niega a suspenderlo. Con lo cual, no puede sino considerarse cualquier afectación ambiental ocasionada un acto

²⁰ Cláusula Séptima del Título de Concesión. El Gobierno de la Ciudad negó sistemáticamente entregar a diversos ciudadanos copia de este instrumento jurídico. Fue como parte de uno de los procesos de amparo que el mismo debió ser entregado a la autoridad judicial y que se estuvo en condiciones de conocer su contenido.

arbitrario y carente de fundamento legal, convirtiéndose en una violación al derecho a un medio ambiente sano y al *principio precautorio* desarrollado por el derecho internacional ambiental.

iii. Derecho al agua

El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales consagra el derecho al agua, entre otros al reconocer el derecho a un nivel de vida adecuado (art. 11.1) y en particular el derecho a la salud (art. 12). En el año 2002, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales emitió la Observación General número 15 (OG-15),²¹ la cual especifica y detalla el contenido y las obligaciones de dicho derecho. La definición del derecho humano al agua contenida en la OG-15 es la siguiente:

“[E]l derecho humano al agua es el derecho de todos a disponer de agua suficiente, salubre, aceptable, accesible y asequible para el uso personal y doméstico”.

La OG-15 también señala:

“(…) lo adecuado del agua no debe interpretarse de forma restrictiva, simplemente en relación con cantidades volumétricas o tecnológicas. El agua debe de tratarse como bien social y cultural y no fundamentalmente como un bien económico. El modo en que se ejerza el derecho al agua también debe ser sostenible, de manera que este derecho pueda ser ejercido por las generaciones actuales y futuras”.

La Asamblea General de la ONU aprobó el 28 de julio de 2010 la Resolución 64/292²² “El derecho humano al agua y el saneamiento,” en la que reconoce que “*el derecho al agua potable y el saneamiento es un derecho humano esencial para el pleno disfrute de la vida y de todos los derechos humanos*”. La resolución A/HRC/15/L.14 (3 de agosto de 2010)²³ del Consejo de Derechos Humanos se refiere a la resolución 64/292 de la Asamblea General y da un paso más al especificar que el derecho al agua y al saneamiento es jurídicamente vinculante.

La construcción de la Supervía Poniente, como se ha mencionado, afectará dos áreas naturales protegidas: Parque Tarango y la Loma, las cuales son zonas de infiltración de agua para la recarga del acuífero, pues en ellas se ubican barrancas, las cuales son espacios que aún conservan vegetación natural y que tienen una función reguladora clave al ser el espacio por donde se amortiguan los escurrimientos de aguas de tierras arriba.

²¹ Texto completo en:

<http://www.oacnudh.org.gt/documentos/publicaciones/KIT%20INSTRUMENTOS%20INTERNACIONALES/2%20DESC/2.5%20Observaciones%20Generales.pdf>

²² A/RES/64/292 de 28 de julio de 2010.

²³ Texto completo en:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/G10/163/12/PDF/G1016312.pdf?OpenElement>

El Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 señala que el suelo de conservación de la ciudad es el espacio donde se recargan los acuíferos que abastecen el 70% de la demanda de agua de la ciudad; el proyecto de Supervía asume que por lo menos 19 hectáreas de bosque serán afectadas. La pérdida de cada hectárea de dicho suelo significa que los mantos acuíferos de la cuenca del Valle de México dejan de recargar aproximadamente 2.5 millones de litros de agua cada año, lo cual agudizará la ya alarmante crisis del agua en el Distrito Federal, pues la Ciudad está sobreexplotando cerca del 200% su acuífero e importa más del 30% de su agua desde fuentes externas.

Al recordarse que la Supervía es impugnada ante instancias jurídicas internas y que la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal ha exigido su suspensión, cualquier afectación al abastecimiento o acceso al agua ocasionada por la construcción de la obra sería un acto arbitrario, sin justificación legal, configurando así una violación al derecho al agua.

iv. Derecho a defender los derechos humanos

Los artículos 21 y 22 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos reconocen los derechos a la reunión pacífica y la asociación, respectivamente, mientras la Declaración sobre Defensores de Derechos Humanos de las Naciones Unidas (1998) establece que *“Toda persona tiene derecho, individual o colectivamente, a promover y procurar la protección y realización de los derechos humanos”* (art. 1) así como a *“reunirse o manifestarse pacíficamente”* (art. 5.a). En el presente caso, lejos de respetar el derecho de los vecinos, agrupados en el Frente Amplio, de manifestarse pacíficamente, en reiteradas ocasiones agentes estatales del Gobierno del Distrito Federal los han agredido. Tales actos de hostigamiento y agresión han tenido un saldo de detenciones arbitrarias, lesiones, intimidación y obstaculización de la labor de difusión y protesta emprendida por los vecinos. Por lo tanto se ha vulnerado el derecho a defender los derechos humanos.

v. Derecho a un recurso efectivo

En caso de que sea vulnerado un derecho humano, las víctimas han de tener acceso a un recurso legal para reivindicarlo, de acuerdo con el artículo 14 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el cual establece que *“Toda persona tendrá derecho a ser oída públicamente y con las debidas garantías por un tribunal competente, independiente e imparcial, establecido por la ley... para la determinación de sus derechos u obligaciones de carácter civil.”*

En el presente caso, los recursos jurídicos intentados no se pueden considerar efectivos porque la autoridad judicial se ha negado a ordenar la suspensión del proyecto de Supervía durante el trámite de los mismos, con lo cual los vecinos afectados se enfrentan a la inminente destrucción de su comunidad, un daño grave que no se puede reparar. La

inefectividad de los mecanismos de suspensión para permitir que pueda dirimirse en juicio la vulneración de derechos humanos niega absolutamente el derecho a un recurso efectivo.

En particular, tal y como hemos señalado, en la resolución de los diversos incidentes de suspensión promovidos por las víctimas, se ha negado la solicitud argumentando que el artículo 7 de la Ley de Expropiación impide el otorgamiento de la suspensión, a pesar de que la solicitud no se trataba sobre la suspensión de la expropiación, sino sobre la suspensión de la construcción de la obra. Además se ha argumentado el supuesto interés público de la obra, lo cual constituye un prejuzgamiento (además erróneo) sobre el fondo del asunto.

Lo mismo resulta de la imposición de garantías con montos exorbitantes que en la práctica hacen inefectivo el mecanismo de suspensión y por ende, el recurso para la protección judicial de los derechos humanos. En este sentido, cabe recordar que en el marco del Juicio de Nulidad también ha sido solicitada la suspensión de construcción en tanto se resuelve el juicio. Sin embargo, al fijar como condición para el otorgamiento de la suspensión, el pago en garantía de cuatro mil quinientos millones de pesos, un monto imposible de pagar para los afectados, dicho recurso se tornará inefectivo de no resolverse a la brevedad.

En resumen, aun cuando los recursos jurídicos referidos en apartados anteriores se encuentren pendientes de resolución, no se puede considerar que los mismos garanticen el acceso de las víctimas a un recurso efectivo para poner fin a las graves violaciones a derechos humanos que están siendo cometidas y las que están por cometerse, violando nuevamente de esta manera los derechos de las víctimas a un recurso efectivo.

Conclusión

El Gobierno del Distrito Federal ha desatendido las opiniones de especialistas, académicos y técnicos que han señalado que el proyecto de la “Supervía Poniente” no es viable desde el punto de vista técnico, social y jurídico, así como las denuncias de organizaciones de derechos humanos y de medio ambiente que han señalado que el proyecto sólo favorecerá a las empresas privadas concesionarias y coloca en grave riesgo la sustentabilidad ambiental de la Ciudad de México. Ha incumplido sus propias normas ambientales y de consulta pública; por otro lado, se niega a suspender la construcción de la Supervía a pesar de los recursos jurídicos interpuestos por las personas afectadas con el fin de detener la obra. Asimismo, desconociendo medidas cautelares dictadas por la propia Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, el Gobierno de la Ciudad se ha conducido con un proceder represivo para con los vecinos que buscan defender pacíficamente sus derechos, realizando acciones de intimidación y amenaza. Por lo anterior, ha incurrido en la violación de los derechos humanos a la vivienda, a un medio ambiente sano, al agua, a defender los derechos humanos y a un recurso adecuado.

c) Petitorios:

Por todo lo expuesto, solicitamos a estas Relatorías:

- Soliciten al Estado mexicano que el Gobierno del Distrito Federal suspenda de manera inmediata y completa las obras de construcción de la Supervía Poniente mientras las instancias nacionales (locales y federales) resuelvan sobre la legalidad de la misma, en acatamiento de la Recomendación 1/2011 emitida por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.
- Soliciten al Estado mexicano que se tomen todas las medidas necesarias para garantizar los derechos de los afectados a una vivienda digna, a un medio ambiente sano, al agua y a un recurso adecuado, en particular atendiendo la petición del Frente Amplio de diálogo público e informado con la ciudadanía en el cual se exploren propuestas alternativas a la Supervía.
- Exhorten al Estado mexicano que ponga fin a todo tipo de hostigamiento y de intimidación en contra de los vecinos organizados para protestar contra la Supervía, en particular desistiendo de todo intento de desalojarlos de su plantón pacífico en la Malinche, Delegación Magdalena Contreras.
- Soliciten que para evitar más actos de violencia contra la población civil, el cuerpo de granaderos se retire de la zona afectada de manera inmediata.

d) Datos de contacto:

Stephanie Erin Brewer

Área Internacional, Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez
Serapio Rendón No. 57-B, Colonia San Rafael,
Delegación Cuauhtémoc, 06470
México D.F.

internacional@centroprodh.org.mx

TELS: (+52) (55) 5546 8217/ 5566 7854/ 5535 6892 ext. 112

FAX: ext. 108

Victoria Beltrán Camacho

Centro de Derechos Humanos "Fray Francisco de Vitoria, O.P." A.C.
Odontología No. 35 Oficina 23, Col. Copilco Universidad
Del. Coyoacán, C.P. 04360, México, D.F., México

TEL: (+52) (55) 5659 6797

victoria@derechoshumanos.org.mx

Luis Miguel Cano

Litiga, Organización de Litigio Estratégico de Derechos Humanos A.C. (Litiga OLE)
Retorno de los Leones 51, Col. Las Águilas, C.P. 01710, México D.F.
CEL: (+52) 1 (55) 1952 6775
knislupus@yahoo.com

Úrsula Esquivel Silva
Estudiante, División de Estudios de Posgrado, Facultad de Derecho, Universidad Nacional
Autónoma de México (UNAM)
Calle Guanajuato 21, Colonia Santa Teresa, Delegación Magdalena Contreras
C.P. 10700, México D.F.
TEL: (+52) (55) 5652 8363
contreras_atlitic@hotmail.com