

## Supervía Poniente: el negocio

CIUDAD DE MÉXICO julio 18, 2010 at 12:40 am

AUTOR: TRABAJO CONJUNTO

El gobierno de **Marcelo Ebrard** se apresta a resolver el “problema” de los corporativos y las residencias de lujo de **Santa Fe**: la carencia de vialidades y espacio para expandirse. Para ello, el “**precandidato**” a la Presidencia de la República ha determinado construir una **Supervía** en suelo de **conservación ecológica** y desplazar a un número indeterminado de familias de estratos populares y medios. Una de las empresas beneficiadas con los contratos, Copri, es encabezada por el propio presidente de colonos de Santa Fe, Sergio Haua. Comienza la especulación inmobiliaria

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/desde-2005.jpg>

Elva Mendoza / Edgar Guzmán / Cuarta parte y última

Los edificios de Grupo Copri –dedicado a la construcción y desarrollo de proyectos inmobiliarios dentro de las barrancas y cañadas de Santa Fe y cuyo eslogan es “El placer de vivir... inmerso en la naturaleza”– se ubican al Sur Poniente de la ciudad y cuentan con *pentgardens* o *penthouses* de lujo, con mármol egipcio y vista a la zona boscosa de la cañada Atzoyapan.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/infos/ubicacion-01.jpg>

Desde los ventanales de las edificaciones Residencial Mirador, Tres Torres Secoyas, Tres Cumbres, Edificio Basalto, Edificio Granito, Edificio Dos Vistas y el desarrollo Cumbres de Santa Fe, todas propiedad de Copri, se pueden ver los corporativos empresariales, centros comerciales, universidades privadas y hospitales: “La mejor zona de México”, declaraba a la revista *Real Estate. Market and Lifestyle*, en 2005, el director comercial de la inmobiliaria Santa Fe Cuatro 55, Óscar Barbero.

La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT) reconoce que, al 9 de julio de 2010, se han presentado 116 denuncias ciudadanas por edificaciones en suelo de conservación, barrancas y bosques que brindan servicios ecosistémicos a la ciudad, sólo en la delegación Cuajimalpa. También informa que apenas a 18 casos se les da “seguimiento”.

### DESTACADOS



**La pandemia de Covid-19 terminará en octubre: López-Gatell**



**Contra Covid-19, ni vacuna ni medicamento específico a la vista: Cortés Alcalá**



**Siete estados con más del 50 por ciento de camas Covid ocupadas**

Al respecto, el diario *Reforma* (5 de marzo de 2010) publicó que el acelerado proceso de urbanización en esa zona se debe a la corrupción de funcionarios que expidieron permisos para desarrollar conjuntos inmobiliarios.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/infos/apoderados-legales-poetas-s.jpg>

“Lo que le hace falta a Santa Fe, para ser un lugar ideal para vivir, es resolver el problema vial. Existe una serie de obras viales que, por desgracia, están detenidas, que no han permitido que se consolide Santa Fe como lo que debería ser... una ciudad modelo”, declaraba Guillermo Ordorica, de Grupo Loma, en 2005 a *Real Estate*, publicación especializada en bienes inmuebles. Los empresarios más acaudalados del país, con intereses en Santa Fe, arreciaban las presiones al gobierno de la ciudad.

A razón del “rezago en las vías de comunicación en la zona Sur Poniente de la ciudad de México”, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) publicó en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)*, el 22 de marzo del año en curso, su determinación de construir y poner en funcionamiento una “Vía de Comunicación Urbana de Peaje” al Sur Poniente de la ciudad. La supuesta justificación, “utilidad pública”.

La obra fue concesionada a Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable (SAPI de CV). La empresa fue constituida específicamente para el uso, aprovechamiento, explotación y administración de la vialidad, cuyo tendido conectaría Santa Fe –la zona más pudiente de la ciudad donde Grupo Copri desarrolla gran parte de sus proyectos inmobiliarios (siete residenciales y uno comercial dentro de barrancas y cañadas)– con Periférico.

Controladora Vía Rápida se conformó con Obrascón Huarte Lain Concesiones México, SA de CV (OHL); Inmobiliaria Copri, SAPI de CV; y Constructora Atco, SA de CV, filial de Copri. La representan José Andrés de Oteyza y Luis Antonio Attias Bernárdez; además, cuenta con un consejo de administración integrado por el mismo Oteyza, Antonio Mena Calero, Alejandro Manuel Allende Cos, Jorge Esteva Recolons, Luis Antonio Attias, Ángel Aragón Noriega, Juan Luis Osuna Gómez y Pablo Wallentin Crawford.

La presidencia de OHL Concesiones México está a cargo de José Andrés de Oteyza Fernández, quien durante el gobierno de José López Portillo fungió como titular de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, y en el sexenio de Miguel de la Madrid, fue embajador de México en Canadá.

“En México, OHL Concesiones se ha convertido en uno de los principales actores del sector, con participaciones en cinco de las principales sociedades concesionarias de infraestructuras de transporte”, señala la empresa en su portal de internet.

Concesionaria en autopistas de peaje, OHL se adjudicó la construcción y explotación de la circunvalación que se construye alrededor de la ciudad de México; es accionista mayoritaria de la sociedad concesionaria responsable de la construcción y explotación de la carretera Amozoc-Perote, del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla, el Viaducto Elevado Bicentenario en el Estado de México, y la operación de la Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca.



### Albergues para migrantes, en el olvido y la desprotección en la pandemia

14 JUN 2020 • 0



### Post-Covid-19, capitalismo será más despiadado y cruento

11 JUN 2020 • 0



### “Caja chica” de la expresidencia de la CNDH, por más de 1 millón de pesos

10 JUN 2020 • 0

[http://contralinea.info](http://contralinea.infohttp://contralinea.infohttp://contralinea.info)  
[/archivo/2010/julio](http://contralinea.info/archivo/2010/julio) /[/archivo/2010/julio](http://contralinea.info/archivo/2010/julio) /[/archivo/2010/julio](http://contralinea.info/archivo/2010/julio)  
[/191/fotos/supervia](http://contralinea.info/191/fotos/supervia) /[/191/fotos/supervia](http://contralinea.info/191/fotos/supervia) /[/191/fotos/supervia](http://contralinea.info/191/fotos/supervia)  
[/infos/doc01-m.jpg](http://contralinea.info/infos/doc01-m.jpg) /[/infos/doc02-m.jpg](http://contralinea.info/infos/doc02-m.jpg) /[/infos/doc03-m.jpg](http://contralinea.info/infos/doc03-m.jpg)

<http://contralinea.info>  
[/archivo/2010/julio](http://contralinea.info/archivo/2010/julio)  
[/191/fotos/supervia](http://contralinea.info/191/fotos/supervia)  
[/infos/doc04-m.jpg](http://contralinea.info/infos/doc04-m.jpg)

<http://contralinea.info>  
[/archivo/2010/julio](http://contralinea.info/archivo/2010/julio)  
[/191/fotos/supervia](http://contralinea.info/191/fotos/supervia)  
[/infos/doc05-m.jpg](http://contralinea.info/infos/doc05-m.jpg)

La zona beneficiaria de la obra, ubicada en la delegación Cuajimalpa, es “gobernada” por Sergio Haa, director general de comercialización de la otra empresa que se verá beneficiada con el contrato: Grupo Copri. Haa, además de directivo de Copri, es el actual presidente de la Asociación de Colonos de Santa Fe, AC. El esquema de “gobierno” de la zona más acaudalada del país es conocido como “BIDs”, basado en la “cooperación” para regular el espacio público que se aplica en Estados Unidos.

“En Santa Fe, el esquema (de gobierno) está integrado por la Asociación de Colonos como administradora; las delegaciones dan permisos y licencias, y el Gobierno del Distrito Federal supervisa el fideicomiso que se fondea mediante la devolución de una parte del impuesto predial”, explicó a *Real Estate* en 2005 José Luis Rion, entonces presidente de la referida asociación.

## Título de concesión, “ilegal”

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/infos/patrimonio-inmobiliario.jpg>

Luego de 85 días de haberse decretado la expropiación de cinco poligonales a favor del GDF, para la construcción de la primera vía de peaje al interior de la ciudad, la empresa Controladora Vía Rápida Poetas presentó el *Título de concesión* ante el Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa del Distrito Federal, que lleva el juicio de amparo 605/2010 de más de 320 vecinos en contra de la vialidad.

El documento, expedido por la Oficialía Mayor (OM), había sido solicitado por *Contralinea* a través del Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal. La respuesta, mediante el oficio OM/DEIP/2141/2010, fue: “Después de haber realizado una búsqueda exhaustiva se tuvo como resultado que no obra documentación alguna”.

Para Daniel Márquez, doctor en derecho constitucional e investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), se trató de ocultar el documento porque está mal fundado. “Ellos deben saberlo y por eso no lo querían mostrar; saben que se cae”, advierte.

La concesión que otorgó la OM –en su carácter de supuesta “dependencia auxiliar”, el 6 de abril de 2010–, para la construcción, operación y funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje a favor de la empresa Controladora Vía Rápida Poetas, carece de validez jurídica. De acuerdo con la Ley Orgánica del Distrito Federal, la Oficialía Mayor no tiene facultades para otorgar concesiones.

Además, la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público del Distrito Federal señala en su artículo 76 que “las concesiones serán otorgadas por el titular de la dependencia auxiliar con acuerdo del jefe de Gobierno del Distrito Federal, previa opinión de la Oficialía Mayor”.

Mientras, la Ley Orgánica del Distrito Federal deja fuera a la OM de “celebrar, otorgar y suscribir los contratos, convenios, escrituras públicas y demás actos jurídicos de cualquier índole relativos a obra pública”.

El abogado constitucionalista Daniel Márquez no tiene duda: el *Título de concesión* viola la ley. “Estamos viendo que la Oficialía Mayor se constituye en juez y parte”.

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

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/infos/titulo-m.jpg>

Así, el Gobierno del Distrito Federal adjudicó de manera directa un bien del dominio público, identificado como la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, de aproximadamente 5 kilómetros de longitud, que aún no existe.

“Es inconstitucional”, a decir del doctor Márquez, puesto que las concesiones sólo se otorgan cuando existe el bien por concesionar. “Evidentemente, es una forma de eludir la licitación; es una irregularidad; por lo menos, la Constitución no lo permite”.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/infos/proyectos-obras-huarte-lain.jpg>

## Nuevo “rescate carretero”

La vigencia de la concesión es de 30 años; no obstante, el plazo podrá prorrogarse hasta que la concesionaria recupere su inversión total, a la cual se sumarán los créditos que ésta solicite para desarrollar el proyecto. “Difícilmente va a recuperar su inversión y en algunos años nos estaremos planteando el rescate carretero”, dice Márquez.

Óscar Terrazas, especialista en estudios urbanos e investigador adscrito a la Universidad Autónoma Metropolitana, advierte una diferencia entre la vida física de la Supervía, que probablemente sería de 30 años, y la vida útil, la cual, estima, “no es mayor a tres años”: después de eso, “será un problema”.

En la décimo octava condición del documento elaborado por la OM, se permite la ejecución de obras adicionales con el objeto de ampliar la vía “mediante la incorporación de tramos adicionales o derivaciones que puedan beneficiar el tránsito vehicular de la zona. La concesionaria gozará de un derecho de preferencia para que sea contratada para llevar a cabo dichas ampliaciones”.

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

El Derecho de Vía, de acuerdo con el mismo documento, se refiere a la “superficie del terreno que se requiere para construir la vialidad y las obras complementarias”, es decir, los cinco poligonales expropiados el 6 de abril y las expropiaciones subsecuentes.

La liberación y entrega del derecho de vía es facultad del Gobierno del Distrito Federal, “y se llevará a cabo mediante expropiación en los tiempos previstos”. Las indemnizaciones o los precios fijados en convenios o contratos correrán a cargo de la concesionaria, quien cuenta con un fideicomiso por 600 millones de pesos para cubrir los gastos.

De no cumplir los plazos establecidos para liberar el derecho de vía o de no acordarse convenio alguno con el particular, “la concesión terminará anticipadamente su vigencia y tendrá derechos a obtener reembolso”, establece la quinta condición del *Título de concesión Vía de Comunicación Urbana de Peaje*.

También en el acta constitutiva de Controladora Vía Rápida Poetas se hace referencia a la creación de fideicomisos “para la liberación del derecho de vía de las obras de infraestructura”. A decir de Daniel Márquez, el GDF “está obligado a pagar el monto de las indemnizaciones; de otra forma, el particular puede litigar para reclamar lo que pagaron”.

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

En cuanto a las tarifas, el *Título* establece un cobro inicial de 28 pesos, ajustada al Índice Nacional de Precios al Consumidor, que para Márquez no tiene fundamento. “En el caso del costo de una tarifa de un bien y servicio, debe ir directamente vinculada al costo de operación de ese bien y servicio, no al Índice”.

<http://contralinea.info/archivo/2010/julio/191/fotos/supervia/infos/desarrollos-inmobiliarios.jpg>

## Peaje, aumentos a discreción

El peaje, señala el documento, podrá incrementarse en los siguientes casos: cada año; "cuando las condiciones sociales lo permitan", y para "lograr una reducción en el tránsito".

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

"El mundo al revés", refiere Luis Miguel Cano, quien lleva la defensa de los afectados.

## El megaproyecto

El proyecto de la Supervía Poniente es apenas un tramo del megaproyecto denominado autopista urbana Querétaro-Toluca-Cuernavaca, cuyo costo asciende a los 30 mil millones de pesos, con una longitud de 29.56 kilómetros. Éste incluye los proyectos Vialidad Elevada Anillo Periférico Norte, Vialidad Elevada Anillo Periférico Sur, el Periférico Poniente (tramo ya existente) y el Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la ciudad de México, de acuerdo con información de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.

De acuerdo con la *Opinión ocho. Sistema Vial Sur Poniente*, los 126 predios que ya fueron expropiados por el GDF representarían apenas el 5 por ciento de la obra. Los mapas contenidos en ese documento oficial —elaborado por la PAOT— revelan que alrededor de una decena de colonias más serán afectadas por la vialidad privada. Claudia Torres, integrante de La Otra Campaña de La Magdalena Contreras, estima que al menos otros 400 predios serán expropiados entre agosto y diciembre de este año.

"Se está tratando de hacer un anillo privatizado al exterior de la ciudad; un gran arco norte para que el transporte sortee el tránsito dentro de la ciudad. Pero también para promover la dirección hacia donde se va a poder expandir la ciudad de México", explica Octavio Rosas Landa, también integrante del Centro de Análisis Social, Información y Formación Popular.

La privatización de servicios públicos, incluidos el transporte y las vialidades, a decir del economista, "conserva una lógica que nos lleva al precipicio, pues para que sean rentables se necesitan más enfermos, más autos, más basura. Son servicios deficientes y fraudulentos".

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

### Cronología del Título de concesión de la Supervía

11 de diciembre de 2009

Se publica la declaratoria de necesidad para el otorgamiento de una concesión para explotar y administrar la Vía de Comunicación Urbana de Peaje que comunique la avenida Luis Cabrera, en la Delegación La Magdalena Contreras, con la avenida Centenario, en la Delegación Álvaro Obregón. Contará con entronques en las Avenidas Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario (*Gaceta Oficial del Distrito Federal*)

La Notaria 181 del Distrito Federal expide el acta constitutiva de la empresa Controladora Vía Rápida Poetas Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable sin la presentación del Registro Federal de Causantes

Controladora Vía Rápida Poetas Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable presentó la solicitud de concesión para explotar y administrar la Vía de Comunicación Urbana de Peaje al Poniente de la ciudad

23 de diciembre de 2009

En sesión extraordinaria, el Comité del Patrimonio Inmobiliario del Distrito Federal acuerda entregar el *Título de concesión* a Controladora Vía Rápida Poetas Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable para explotar y administrar la Vía de Comunicación Urbana de Peaje

22 de marzo 2010

Se publica el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, el cual, en el apartado "Subprogramas", establece la necesidad de construir un sistema integral de cobro y peaje para el Poniente de la ciudad (*Gaceta Oficial del Distrito Federal*)

6 de abril de 2010

La Oficialía Mayor firma el *Título de concesión* del Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur Poniente de la Ciudad de México a favor de Controladora Vía Rápida Poetas Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable

Se notifica la expropiación de predios a los vecinos de Álvaro Obregón y La Magdalena Contreras

inmobiliarios-sna.jpg

## Corrupción inmobiliaria

De acuerdo con una nota publicada en *Reforma*, el 5 de marzo de 2010, el jefe delegacional de Cuajimalpa, Carlos Orvañanos, denunció que, en esta delegación, los funcionarios formaron parte de una red de corrupción que también gestionó y consiguió permisos para desarrollar conjuntos inmobiliarios sobre suelo de conservación ecológica.

Algunos funcionarios denunciados por corrupción en obras fuera de la ley son el exdirector general de Obras y Desarrollo Urbano, Ildefonso Román Navarro; el exdirector de Desarrollo Urbano, Fernando Cruz Mercado, y el exsubdirector de Licencias de Construcción y Certificaciones de Uso de Suelo, Rodolfo Montaña Salazar.

## GDF acata órdenes de los empresarios

*El Título de concesión Vía de Comunicación Urbana de Peaje, elaborado por la Oficialía Mayor del Distrito Federal, compromete al gobierno perredista de Marcelo Ebrard a coadyuvar con la concesionaria en la obtención de autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos, incluyendo las autorizaciones que se requieran en materia ambiental.*

*"En caso de que las constancias administrativas no se hayan obtenido, la concesión terminará anticipadamente su vigencia y la concesionaria tendrá derecho a obtener reembolso", argumenta la condición séptima.*

*Luego de que la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, la sociedad civil y numerosos académicos y especialistas desaprobaban la construcción de la vialidad de peaje Supervía Poniente, la Secretaría del Medio Ambiente local dictaminó, el 9 de julio, la autorización "condicionada" de una obra que habrá de atravesar áreas urbanas y de conservación ambiental, sin comprobar su "utilidad pública".*

*A decir de Martha Delgado Peralta, secretaria del Medio Ambiente, en la conclusión del dictamen se "consideraron todas las opiniones planteadas por vecinos, organismos ambientales e instituciones académicas en torno a la Supervía".*

*"Estoy impactado y muy triste porque la Manifestación de Impacto Ambiental más cuestionada en la historia, con la mayor cantidad de observaciones, se resuelve con 105 "condiciones" que la empresa ni siquiera se comprometió a cumplir", argumenta Luis Zambrano, investigador en el Instituto de Biología de la Universidad Nacional Autónoma*



de México y uno de los 19 expertos que analizaron y reprobaron la Manifestación elaborada por la empresa concesionaria.

"No se identifican impactos ambientales sustanciales en el sitio del proyecto, que no puedan ser prevenidos o mitigados y que pudieran obstaculizar su desarrollo", argumenta Juan Manuel Muñoz, presidente del Colegio de Ingenieros Ambientales, en el boletín 1 mil 277, emitido por Comunicación Social del Gobierno del Distrito Federal.

Cristina Barros, representante de los vecinos de San Jerónimo Lídice, refiere: "La autoridad no está para coadyuvar con una empresa; su obligación es proteger los derechos de la ciudadanía y preservar el medio ambiente".

Fuente: CONTRALÍNEA 191 – 18 DE JULIO DE 2010

< OLDER

Saldo electoral

NEWER >

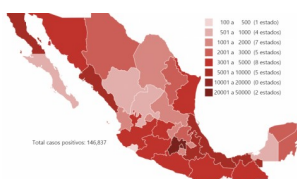
Trasnacionales, beneficiadas con millones del erario

#### MÁS NOTAS DE INTERÉS:

Semáforo de riesgo COVID-19



16 entidades federativas pasan a color naranja en el semáforo de Covid-19



Covid-19: en últimas 24 horas, 4 mil 147 confirmados y 269 muertes más en México



Albergues para migrantes, en el olvido y la desprotección en la pandemia



PORTADA  
INVESTIGACIÓN  
ANÁLISIS  
ESPECIALES  
OPINIÓN  
OFICIO DE PAPEL  
AGENDA DE LA CORRUPCIÓN  
ZONA CERO  
HISTÓRICO



