



Poder Judicial debe defender Xochimilco, patrimonio natural y cultural de la humanidad

- En sus manos está detener la construcción del Puente vehicular Periférico Sur y Canal Nacional que afectará irremediablemente el humedal, sus servicios ambientales y valor cultural.
- La obra ha incurrido en irregularidades, afectando el Área Natural Protegida “Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco” e incumplido acuerdos internacionales que obligan a México a proteger sus humedales.

El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. (CEMDA) hace un respetuoso llamado al poder Judicial de la Federación para que realice una valoración integral del caso relacionado con la construcción del Puente vehicular Periférico Sur y Canal Nacional en la Alcaldía Xochimilco, dadas las irregularidades en que se ha incurrido en la construcción de la obra, así como para que priorice en sus criterios de decisión el alto valor ambiental y cultural de la zona.

Hasta el momento, tanto el juzgado de la CDMX, como el Tribunal Colegiado de Circuito han considerado que la construcción de un puente vehicular contribuye de mejor manera a garantizar el derecho humano a un medio

ambiente sano de la población que el ecosistema de humedal cuyo valor ambiental ha sido reconocido a nivel internacional y el cual se encuentra en riesgo de ser severamente afectado por las citadas obras.

En sus resoluciones, han ignorado que en Xochimilco se encuentra un Área Natural Protegida (ANP), así como un sitio RAMSAR, catalogado así por constituir un humedal de importancia internacional, además de que el sitio ha sido declarado Patrimonio Natural y Cultural de la Humanidad.

Cabe recordar que el 27 de julio del 2020, el CEMDA, en representación de integrantes del colectivo Xochimilco Vivo, interpuso una demanda de amparo para la defensa del humedal y Área Natural Protegida de Xochimilco. Entre los argumentos centrales se expuso:

a) La omisión de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) de cumplir con el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y permitir la construcción de dicho puente sobre el ANP con categoría de Zona sujeta a Conservación Ecológica “*Ejidros de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco*”, sin contar con la respectiva Evaluación del Impacto Ambiental, establecido conforme la *Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal*. Particularmente, se ha incumplido con el Programa de Manejo del ANP, el cual prohíbe la instalación de infraestructura que pueda alterar las funciones ecosistémicas y afectar los servicios ambientales que presta la zona, así como la vida silvestre, ya sea especies endémicas o catalogadas con un estatus de protección.

b) La omisión de cumplir con compromisos internacionales en materia ambiental, particularmente con la protección de humedales y sitios RAMSAR, toda vez que esta zona constituye un corredor biológico, el cual proporciona conectividad entre los paisajes, ecosistemas y hábitat (naturales o modificados) y permite con ello asegurar el mantenimiento de la biodiversidad, y de los procesos ecológicos y evolutivos que se han suscitado en la Cuenca de México.

c) La omisión de respetar los derechos culturales, pues la construcción del puente constituye una modificación relevante del paisaje que afecta la identidad cultural de la zona y de sus habitantes.

Con fecha seis de agosto del 2020, el Juzgado Decimosexto de Distrito en materia administrativa de la CDMX negó la suspensión solicitada por el

CEMDA a través del amparo. En respuesta, se interpuso un recurso de Queja ante el Tercer Tribunal Colegiado del Primer Distrito, el cual resolvió el pasado 9 de septiembre confirmar la negativa a la suspensión, por considerar que, de no continuar la construcción del Puente vehicular, “se afectaría en mayor medida el interés social y el orden público que el interés particular. Lo anterior es así ya que la finalidad de la construcción del referido puente vehicular es mejorar la movilidad de los habitantes de esta ciudad con lo cual disminuirá el tráfico vehicular, por lo que dicha circunstancia impide que este órgano jurisdiccional otorgar la medida cautelar impetrada, pues se transgrediría el derecho humano de acceso a un medio ambiente sano, a la calidad de vida y a la movilidad”.

La experiencia nacional e internacional^[1] han demostrado que la construcción de nuevas vías para los automóviles NO constituye una forma efectiva de mejorar la movilidad ni la calidad de vida de las personas, toda vez que en el mediano plazo induce a un mayor tráfico vehicular y, por ende, genera un mayor número de emisiones contaminantes a la atmósfera.^[2] En contraste, entre los servicios ambientales que brindan los humedales se encuentran: controlar inundaciones, reponer aguas subterráneas, proteger contra tormentas, retener sedimentos y nutrientes, depurar aguas, alojar especies acuáticas y contribuir a su reproducción, capturar carbono, contribuyendo con ello a la mitigación y adaptación al cambio climático; mantener la biodiversidad, así como proporcionar belleza escénica que incentiva el turismo. No es casualidad que las civilizaciones humanas se hayan concentrado desde hace miles de años a las orillas de valles fluviales y llanuras costeras donde abundan los humedales.

Por lo anteriormente expuesto, el CEMDA reitera su llamado respetuoso al Poder Judicial de la Federación a tomar en cuenta las irregularidades que se han presentado en torno a la construcción del citado puente vehicular, así como a aplicar los principios de prevención y precaución, a fin de evitar la destrucción de la biodiversidad y la identidad cultural de Xochimilco, una de las zonas más emblemáticas de la Ciudad de México.

^[1] *Choice of routes in congested traffic networks: Experimental tests of the Braess Paradox* disponible en:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S08998256080005>

[35](#) y

Vialidad y vialidades en la Ciudad de México disponible en: <http://revistas.unam.mx/index.php/cns/article/viewFile/11886/11208>

☒ Tal y como afirma Litman Todd, especialista del Instituto de Política del Transporte de Victoria en Canadá, *“según este criterio, la construcción de nuevas vialidades urbanas sólo soluciona temporalmente el congestionamiento pues quedan saturadas en un periodo de entre tres y cinco años.”*

Contacto
Ricardo Ruiz
5559644162
ricardo_ruiz@cemda.org.mx