

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

ASUNTO:

DENUNCIA QUE FORMULA EL COMITÉ PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES A.C., EL CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL A.C. Y EL GRUPO DE LOS 100 INTERNACIONAL, A.C. ANTE LA COMISIÓN PARA LA COOPERACIÓN AMBIENTAL, BAJO LOS ARTÍCULOS 14 Y 15 DEL ACUERDO DE COOPERACIÓN AMBIENTAL DE AMÉRICA DEL NORTE POR LA FALTA DE APLICACIÓN EFECTIVA DE LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL POR PARTE DE LAS AUTORIDADES MEXICANAS EN EL PROYECTO INTEGRAL DE LA TERMINAL PORTUARIA EN PLAYA PARAÍSO, COZUMEL, QUINTANA ROO.

**COMISIÓN PARA LA COOPERACIÓN AMBIENTAL:
P R E S E N T E**

DORA PATRICIA URIBE JIMÉNEZ, en nombre y representación del **COMITÉ PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES A.C.** y **GUSTAVO ADOLFO ALANIS ORTEGA, MARÍA ELENA MESTA FERNÁNDEZ** y **KORINA ESQUINCA GONZÁLEZ**, en nombre y representación del **CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL A.C.**, y **HOMERO ARIDJIS** y **BETTY ARIDJIS** en representación del **GRUPO DE LOS 100 INTERNACIONAL, A.C.**, respetuosamente comparecemos y exponemos:

A efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto por los **artículos 14 y 15 del Acuerdo para la Cooperación Ambiental del Tratado de Libre Comercio de América del Norte** manifestamos, bajo protesta de decir verdad, los siguientes datos de identificación del peticionario:

Nombre y domicilio de los denunciantes:

COMITÉ PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES, A.C., GRUPO DE LOS 100 INTERNACIONAL A.C., y CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL A.C., con domicilio para oír y recibir notificaciones en el número 138 de la calle de Atlixco, en la colonia Condesa, México, Distrito Federal, con C.P. 06140. Teléfonos: (5) 2-86-33-23 y 2-11-24-57 Fax: (5) 2-11-25-93

Motivo de la denuncia:

Falta de aplicación efectiva de la siguientes disposiciones jurídicas ambientales:

- a) Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (**LGEEPA**).
- b) Reglamento de la LGEEPA en materia de impacto ambiental (**RIA**).
- c) Instructivo para desarrollar y presentar la Manifestación de Impacto Ambiental en la Modalidad General a que se refieren los artículos 9 y 10 del Reglamento de la LGEEPA en materia de Impacto Ambiental. (**Instructivo**).
- d) Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de Junio de 1980, que estableció la declaratoria de "**Zona de refugio para la protección de la flora y fauna marinas de la costa occidental de la Isla Cozumel, Estado de Quintana Roo**" (**ANEXO 1**) (**DZR**).
- e) Decreto de **Declaratoria de Usos, Destinos y Reservas del Municipio de Cozumel, Q. Roo** publicado en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo el 9 de Marzo de 1987 (**ANEXO 2**) (**DUDR**)
- f) Ley de Puertos (**L.P.**)

Dichos ordenamientos son aplicables al proyecto denominado "**construcción y operación de una terminal portuaria, de uso público**"

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

para cruceros turísticos en la Isla de Cozumel, Estado de Quintana Roo (“**Proyecto Terminal Portuaria**”) con motivo del ilegal procedimiento de evaluación y otorgamiento de resoluciones favorables en materia de impacto ambiental, así como de inicio de las obras del proyecto antes citado.

Identificación del proyecto motivo de la denuncia.

El “**Proyecto Terminal Portuaria**” concesionado a **CONSORCIO DE DESARROLLOS Y PROMOCIONES INMOBILIARIAS H. S.A. de C.V. (CONSORCIO H)** se localiza en una superficie de 51,465,297 m² de la Zona Federal Marítima del puerto de Cozumel; una superficie de 4,704,747 m² de la Zona Federal Marítimo Terrestre; y un terreno colindante con el frente de agua, con una superficie de 15,439,314 m², propiedad del mismo CONSORCIO H. El proyecto en cuestión:

- Fue licitado por la SCT en septiembre de 1989 y en 1993 se otorgó el Título de Concesión a CONSORCIO H para la “**construcción, operación y explotación de una terminal portuaria de uso público para cruceros turísticos**”, consistente en: un muelle, un edificio terminal para pasajeros, el acceso de la terminal al muelle de cruceros turísticos, un estacionamiento y la vialidad de acceso público a la carretera Chan-Kanaab (**ANEXO 3**).
- Esta asociado a un megaproyecto de **desarrollo turístico inmobiliario**, localizado en terreno colindante con el de la terminal portuaria, el cual tiene una superficie de 430,352.04 M² y está a cargo de **INMOBILIARIA LA SOL S.A. de C.V. (INMOBILIARIA LA SOL)**, empresa que pertenece al mismo grupo empresarial que **CONSORCIO H**.
- Está localizado dentro del área natural protegida conocida como “Zona de refugio para la protección de la flora y la fauna marinas de la costa occidental de la isla de Cozumel”, misma que se encuentra sujeta a un régimen jurídico especial de protección..

Autoridades responsables por la falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental mexicana:

- a) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
- b) La Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP)
- c) El Instituto Nacional de Ecología (INE)
- d) La Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)
- e) La Presidencia Municipal de Cozumel

La **DENUNCIA** que se formula encuentra su motivo y fundamento en las siguientes razones de hecho y de derecho:

I.- OBJETIVO QUE SE PERSIGUE CON LA PRESENTE DENUNCIA:

Que la Comisión de Cooperación Ambiental (CCA) se sirva atender la presente denuncia en virtud de que la misma coincide con los objetivos de su mandato, establecidos en el artículo 1º del Acuerdo de Cooperación Ambiental del Tratado de Libre Comercio (TLC) y el Programa de la Comisión de Cooperación Ambiental para 1996 relativos a:

1. Mejorar la observancia y aplicación, tanto por particulares como por las autoridades mexicanas, de la LGEEPA y el RIA, en lo relativo al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se exige la aplicación por parte de las autoridades mexicanas de medidas de prevención y mitigación eficaces, eficientes, oportunas y conforme a derecho.

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

2. Incidir en la cooperación para la aplicación efectiva de la legislación ambiental de cada una de las Partes.
3. Promover la participación efectiva del público en el proceso de formulación de políticas ambientales, así como en la aplicación de sus instrumentos en la Isla de Cozumel.

II.- HECHOS

1. INMOBILIARIA LA SOL y CONSORCIO H han pretendido construir desde 1986 un muelle y un desarrollo turístico en la Isla de Cozumel, localizada en el territorio del estado de Quintana Roo, en las superficies que se identifican en el proemio de esta denuncia. A efecto de poder realizar dichos proyectos, tanto INMOBILIARIA LA SOL, como CONSORCIO H, han presentado hasta el año de 1995 las siguientes manifestaciones de impacto ambiental, estudios de factibilidad e informes preventivos:

- a) Manifestaciones de impacto ambiental y estudios presentados por INMOBILIARIA LA SOL (**ANEXOS 4 y 5**).
- b) Manifestaciones e informes preventivos en materia de impacto ambiental presentadas por CONSORCIO H:
 - MIA del proyecto "*Muelle de Cruceros en Cozumel Quintana Roo*", en lo sucesivo **MIA-90** y "**Proyecto Muelle**", presentado en el mes de agosto de 1990 (**ANEXO 6 y 7**).
 - Informe preventivo para la realización de proyecto de "*Instalación y Operación de la Planta de Concreto para la Construcción del Muelle Cruceros de Cozumel*", presentado el día 28 de Octubre de 1994, en adelante mencionado como **IP-94** y "**Proyecto Planta de Concreto**".
 - Informe preventivo del proyecto "*Infraestructura de apoyo para el Muelle de cruceros en Cozumel, Quintana Roo*"(en adelante mencionado como **IP-95** y "**Proyecto Obras en Tierra**".

2. El 22 de julio de 1993 la SCT otorgó a CONSORCIO H una concesión para la construcción, operación y explotación de una **terminal portuaria de uso público para cruceros turísticos**. (**ANEXO 5**).

3. A la fecha CONSORCIO H cuenta con las siguientes resoluciones administrativas:

- Resolución de impacto ambiental de la MIA-90, otorgada por el INE mediante el **oficio 410-3088** de fecha 19 de diciembre de 1990. (**ANEXO 8**), para el "**Proyecto Muelle**" la cual evalúa únicamente la construcción de un muelle. Esta Resolución ha sido prorrogada en 5 ocasiones., (**ANEXOS 9 y 10**).
- **Oficio DGNA-7855**, de fecha 12 de agosto de 1994, autoriza el inicio de obra del "**Proyecto Muelle**"(**ANEXO 11**).
- **Oficio DGNA-10809** de fecha 25 de noviembre de 1994, que autoriza la ejecución de los programas de monitoreo ambiental y de rescate de especies (**ANEXO 12**).
- Resolución del informe preventivo **IP-94**, emitida por el INE mediante el **oficio DGNA-11262**, de fecha 20 de diciembre de 1994 para el "**Proyecto Planta de Concreto**" (**ANEXO 13**).
- Autorización de inicio de obras, otorgada por la SCT mediante **oficio 112.201.-2497/93** (**ANEXO 14**).

A la fecha, CONSORCIO H ha iniciado las obras del "**Proyecto Terminal Portuaria**" sin contar con una manifestación de impacto ambiental que contemple todas las obras que la integran, de conformidad con la **Condición Quinta inciso e) del Título de Concesión**.

4. Con fecha 16 de febrero de 1995, CONSORCIO H presentó un informe preventivo para el supuesto "**Proyecto Obras en Tierra**" (**IP-95**), como consta en **oficio DGNA-2137** del 28 de mayo de 1995, al cual el INE dio contestación requiriéndole una manifestación de impacto ambiental general, mediante **oficio DGNA-2137** del 28 de mayo de 1995 (**ANEXO 15**).

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

5. Cabe señalar que a la fecha se han otorgado una Resolución a la manifestación de Impacto Ambiental sobre el “**Proyecto Muelle**”, así como dos resoluciones a dos informes preventivos, la primera respecto del “**Proyecto Planta de Concreto**” y la segunda relativa al “**Proyecto Obras en Tierra**”, situación que contraviene el **artículo 28 de la LGEEPA**, al **RIA** y al **Título de Concesión** puesto que de realizarse estos proyectos en los términos de estas resoluciones, no se contará con el dictamen de impacto ambiental del “**Proyecto Terminal Portuaria**”.

Las obras realizadas por CONSORCIO H con base en la **Resolución 410-3088**, presumiblemente han comenzado a dañar al ecosistema del “**Arrecife Paraíso**”, con motivo de un procedimiento inadecuado de evaluación del impacto ambiental del “**Proyecto Muelle**” y del “**Proyecto Planta de Concreto**”, así como por la imposición de supuestas medidas de mitigación que contravienen el **artículo segundo y los Considerandos del DZR**.

Dicha situación es grave y representa un peligro inminente para la supervivencia y desarrollo no sólo de “**Arrecife Paraíso**”, sino de la **Cadena Arrecifal del Gran Caribe**, la cual comienza en la península de la Florida y termina en Honduras. Esta cadena de arrecifes constituye en su conjunto el patrimonio común de Norteamérica.

III.- OMISIONES EN LA APLICACIÓN EFECTIVA DE LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL MEXICANA.

III.1.- OMISIÓN EN LA APLICACIÓN EFECTIVA DE LOS ARTÍCULOS 28 Y 32 DE LA LGEEPA; y 9, 10, 13 Y 16 Del RIA EN RELACIÓN AL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DEL “PROYECTO TERMINAL PORTUARIA”.

A) Respecto a la manifestación y evaluación del impacto ambiental del “Proyecto Muelle”, a la que en lo sucesivo se denominará MIA-90:

La **MIA-90** no cumple con los requisitos de información que se establecen en los **artículos 28 y 32 de la LGEEPA y 9, 10, 13 y 16 del RIA**, ni aquella requerida por el “**Instructivo**”. De acuerdo con el **artículo 13 del RIA** la entonces Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) debió haber evaluado la **MIA-90** únicamente en el supuesto de que ésta se hubiese ajustado en su formulación a lo previsto en el **artículo 10 fracción II, del RIA** así como en el **Instructivo**.

En el caso concreto que nos ocupa la **MIA-90** no contiene la descripción de la obra o actividad, el programa de construcción, el montaje de instalaciones y operación correspondiente, el programa de manejo de residuos, así como tampoco el programa para el abandono de las obras o cese de actividades, toda vez que el cumplimiento de la presentación de estos programas no se agota con la simple mención del propósito de realizarlos dentro del manifiesto. Aunado a lo anterior, la **MIA-90** tampoco reúne los requisitos de información establecidos en el **Instructivo**, los cuales debieron ser cumplimentados oportunamente como requisito esencial del acto administrativo consistente en la evaluación.

La omisión por parte de la SEDUE en la aplicación efectiva de la legislación ambiental es demostrable mediante el **ANÁLISIS DE LAS CONDICIONANTES DE LA RESOLUCIÓN 410-3088 RECAÍDA A LA EVALUACIÓN DEL MIA-90 (ANEXO 16)**, ya que a través de las **condicionantes 13, 14, 15, 16, 21, 22, 31, 52 y 54** se evidencia que esta autoridad solicitó de manera ilegal y extemporáneamente la presentación de la información que era requerida en forma previa a la evaluación por la **LGEEPA**, el **RIA** y el **Instructivo**.

Asimismo, se demuestra la omisión en la aplicación efectiva de la legislación ambiental por parte de la SEDUE y del INE, con la aprobación de los informes preventivos presentados por CONSORCIO H para la

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

realización de “**Proyecto Planta de Concreto**” (IP-94) y del “**Proyecto Obras en Tierra**” (IP-95), ya que, como se aprecia de la propia denominación de los proyectos, éstos forman parte del “**Proyecto Muelle**”, por lo cual debieron haber sido declarados dentro de la **MIA-90**, o bien requeridos por la autoridad en forma previa a la evaluación de impacto ambiental de dicho MIA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo **13 del RIA**, que prevé la facultad de las autoridades para requerir información adicional. Al aceptar la autoridad el trámite del **IP-94** y del **IP-95** se acepta la presentación de información adicional en forma ilegal y extemporánea y en el caso del **IP-94** un procedimiento de evaluación de impacto ambiental no previsto por el **artículo 7 del RIA**. Además de lo anterior, con los **IP-94** e **IP-95** se demuestra que la **MIA 90** fue parcial, ya que CONSORCIO H no declaró la totalidad de las obras del “**Proyecto Muelle**”.

A lo anterior cabe añadir que el INE contraviene a su vez los artículos **15, fracción XII** de la **LGEEPA**, **13 del RIA, apartado IV del Instructivo** y el **DZR**, al no observar los instrumentos de política ambiental local, como son los planos y destinos de usos de suelo.

B) Respetto a la Resolución 410-3088, correspondiente al “Proyecto Muelle”

No obstante las irregularidades a que se hace referencia en el punto anterior (**A**), el entonces titular de la Dirección General de Normatividad y Regulación Ecológica de la SEDUE, emitió ilegalmente una Resolución favorable condicionada a 64 condicionantes respecto del “**Proyecto Muelle**” mediante el **oficio no. 410-3088 (ANEXO 8)**.

B.1.) Dicho funcionario, incurrió en actos y omisiones ilegales dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental en la etapa resolutoria del “**Proyecto Muelle**” al emitir la Resolución contenida en el **oficio 410-3088**, sin haber evaluado la información que era requerida por el “**Instructivo**” y el artículo **13 y 14 del RIA**.

B.2.) Además, la autoridad impuso las **condicionantes 13, 14, 15, 16, 21, 22, 31, 52 y 54** para “salvar” la omisión de dicha información¹, evadiendo con ello el cumplimiento de la legislación ambiental que la obliga a requerir ésta de manera previa a la evaluación. Tal acto de la autoridad excede a sus facultades, ya que la LGEEPA no la autoriza para hacer solicitudes de información posteriores a la evaluación, como lo hizo en la Resolución **410-3088**:

B.3.) Así mismo, la autoridad excede sus facultades al modificar, mediante la **Resolución 410-3088**, el contenido legal que deben tener las resoluciones, ya que de acuerdo con el artículo **34 de la LGEEPA**, la Resolución de impacto ambiental sólo puede ser de tres tipos; afirmativa, negativa o condicionada, debiendo estas últimas referirse únicamente:

- a modificaciones del proyecto con el solo objetivo de evitar o atenuar los impactos ambientales adversos.
- a requerimientos que deban observarse para la ejecución de la obra o la realización de la actividad prevista.

En ninguno de los supuestos enunciados la ley faculta al funcionario encargado de expedir la Resolución a requerir información adicional sobre dichas obras en forma posterior a la evaluación, tal y como se pretende en las **condicionantes 13, 14, 15, 16, 21, 22, 31, 52 y 54** de la **Resolución 410-3088**. Al haber incurrido la autoridad en actos fuera de sus atribuciones, dichos actos deben ser declarados nulos.

B.4.) Por último, la **Resolución 410-3088** omite la aplicación efectiva del artículo **13 del RIA** y del **DZR**, al no considerar la vinculación que guarda el proyecto con los usos del suelo establecidos en dicha declaratoria. Conforme al **DZR** es posible afirmar que el terreno en donde se pretende construir y operar

¹ Entiéndase por “salvar la omisión”: “bridge the gap”.

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

el “**Proyecto Terminal Portuaria**”, no se encuentra dentro de la zona que contempla el “uso portuario” en la Isla de Cozumel, sino que tiene un “uso turístico de alta densidad”, y en consecuencia debió y debe ser considerado como un “uso prohibido” para fines portuarios. Esta obligación implicaría que autoridades federales encargadas de expedir el **Título de Concesión**, no lo hubiesen otorgado **sino hasta el momento en que se contará con el uso de suelo adecuado**, así como que las autoridades estatales y municipales impongan medidas de seguridad para impedir la realización de dicha obra en un lugar prohibido, por no ser apto ambientalmente para el establecimiento de infraestructura portuaria.

El **DZR** se considera de relevancia ambiental en virtud de lo establecido en la **Sección IV, Capítulo V, Título I de la LGEEPA, artículos 10 y 16 del RIA y apartado IV del Instructivo**.

C) Respetto a la condicionante 24 de la Resolución 410-3088:

Al establecer un “programa de rescate de especies” a través de la **condicionante 24 de la Resolución 410-3088** y autorizar su realización a través del **oficio DGNA-10809** de fecha 25 de noviembre de 1994, la SEDUE y el INE respectivamente, contravienen lo dispuesto en el **artículo segundo del DZR**, el cual prohíbe en forma expresa cualquier tipo de colecta de flora y fauna marinas que no tengan propósitos de investigación; así como, incurren en la falta de aplicación efectiva de los **artículos 38, 44, 45 fracción VII, 54 y 83 de la LGEEPA**.

A partir de la expedición de la **LGEEPA** en 1988, el área de protección de flora y fauna a que se refiere el **DZR**, viene a ser considerada como una área natural protegida, cuyo propósito específico es el de asegurar el aprovechamiento racional de los ecosistemas y sus elementos. En consecuencia y de conformidad con lo dispuesto en los **artículos 38, 54 y 83 de la LGEEPA**, la federación, los estados y los municipios están obligados a:

- establecer medidas de protección que asegurarán “ *la preservación y restauración de los ecosistemas, especialmente los más representativos y aquellos que se encuentren sujetos a procesos de deterioro o degradación*” (**artículo 38 LGEEPA**);
- permitir sólo: “... *la realización de actividades relacionadas con la preservación, repoblación, propagación, aclimatación, refugio e investigación de las especies que ahí habitan*”, así como “...*el aprovechamiento de los recursos naturales... que resulten posibles según los estudios que se realicen, el que deberá sujetarse a las normas técnicas ecológicas y usos del suelo que al efecto se establezcan en la propia declaratoria o en las resoluciones que la modificaren.*” (**artículo 54 LGEEPA**).
- aplicar efectivamente el **artículo 83 de la LGEEPA**, el cual prevé: “*El aprovechamiento de los recursos naturales en áreas que sean hábitat de especies de flora y fauna silvestres, amenazadas o en peligro de extinción, deberá hacerse de manera que no se alteren las condiciones necesarias para la subsistencia, desarrollo y evolución de dichas especies*”

Finalmente, como mencionamos anteriormente, el programa de rescate de especies fue presentado extemporáneamente, contraviniendo la aplicación del **artículo 13 del RIA**, según el cual este programa debió haberse presentado en la **MIA-90** por constituir éste una medida de prevención y mitigación que debió haberse hecho del conocimiento de la autoridad de manera previa a la evaluación del impacto ambiental.

D) Falta de motivación y fundamentación de las condicionantes contenidas en la Resolución 410-3088.

Aunado a lo anterior, cabe mencionar que la mayoría de las condicionantes carecen de motivación y fundamentación legal alguna, por lo que violan el principio de legalidad establecido en los **artículos 14 y 16 de la Constitución Política Mexicana (CPM)**. Al constituir las condicionantes limitantes a los derechos de los particulares, cada una de ellas debieran expresar cual es el motivo técnico ambiental que les da origen, así como la disposición jurídica que fundamente la imposición de una obligación por parte de la

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

autoridad, no bastando para cumplir con tal garantía que la autoridad cite de manera general los artículos correspondientes al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

III. 2.- OMISIÓN EN LA APLICACIÓN EFECTIVA DE LOS ARTÍCULOS 6 Y 20 DEL RIA, EN RELACIÓN A LAS PRÓRROGAS A LA RESOLUCIÓN 410-3088 Y A LA RESOLUCIÓN PARA EL INICIO DE OBRAS DEL “PROYECTO MUELLE”:

A la fecha la Resolución contenida en el **oficio 410-3088** ha sido prorrogada a través de los siguientes documentos:

- **oficio 410.-02644**, en el que se otorga la primera prórroga el 12 de noviembre de 1991;
- **oficio 410-02208**, en el que se otorga segunda prórroga el 19 de junio de 1992;
- **oficio DGNA-2741**, de fecha 13 de abril de 1994 en que se otorga una nueva prórroga;
- **oficio No. DGNA-1973**, de fecha 12 de mayo de 1995 en el que se imponen 13 consideraciones técnicas adicionales.

En relación a dichas prórrogas debe puntualizarse lo siguiente:

A) Las diversas prórrogas emitidas por la SEDUE e INE violan el principio general del derecho, según el cual no puede prorrogarse válidamente un acto inexistente. Así, tanto la tercera prórroga, como la cuarta fueron emitidas una vez vencidos los plazos de vigencia de las prórrogas inmediatamente anteriores. En efecto, al momento de ser emitida la tercera prórroga, el plazo otorgado por la segunda había fenecido con cuando menos 10 meses de antelación. Por otra parte la propia cuarta prórroga fue emitida cuatro meses después de haber fenecido el plazo concedido en la tercera.

En ambos casos, por tanto, se pretende prorrogar la vigencia de un acto administrativo jurídicamente inexistente, al tiempo de ser otorgadas la supuestas prórrogas en cuestión.

B) Es de señalarse que el texto de las prórrogas segunda y tercera determinan que la vigencia de las mismas comenzará a partir de la recepción de los oficios por parte del interesado, lo que constituye una flagrante falta de técnica jurídica, ya que toda prórroga debe comenzar su vigencia a partir de la fecha en que feneció el plazo a prorrogarse. Así, si se concede por la autoridad una prórroga de un año, dicho año deberá empezar a computarse a partir del último día de vigencia del oficio a prorrogarse y no a partir de la recepción del oficio de notificación de prórroga como indebidamente lo ha venido haciendo la autoridad.

C) Independientemente de lo anterior, al momento de otorgarse la tercera prórroga en 1994, la autoridad debió haber considerado el hecho de que a partir de 1993, con la expedición de la **L.P.** y el **Título de Concesión** el objeto de la evaluación no era el mismo y por lo tanto tampoco lo eran las condiciones e impactos ambientales que se generarían con su realización. antes citada y que pasa a formar parte integral de la nueva concesión otorgada en 1993, denominada **Terminal Portuaria de Cruceros Turísticos en la Isla de Cozumel**". Esto significa que se debió haber aplicado la evaluación a la objeto concesionado en forma integral, sin que ello signifique la aplicación retroactiva de la Ley de Puertos Antes mencionada.

Cabe añadir que desde 1993 fue del conocimiento público, y por tanto de las autoridades ambientales cuales eran las obras que constituían el proyecto de terminal portuaria, por tal motivo, no debió autorizarse el inicio de obras por no contar con la evaluación de impacto ambiental en su conjunto, tal y como lo determina la concesión, los artículos 3 de la Ley de Puertos y 28 de la LGEEPA.

Como se aprecia en los **oficios DGNA-7853**, de fecha 12 de agosto de 1994 y **DGNA-1973** de fecha 12 de mayo de 1995 el INE impone 16 y 13 consideraciones técnicas adicionales respectivamente, las cuales únicamente pretenden subsanar errores en la evaluación realizada por SEDUE en 1990, en omisión a la aplicación efectiva de la **LGEEPA, el RIA, L.P. y de la Concesión de SCT.**

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

III. 3.- OMISIÓN EN LA APLICACIÓN EFECTIVA DE LOS ARTÍCULOS 6 Y 7 DEL RIA EN RELACIÓN AL INFORME PREVENTIVO IP-94.

En relación a la **Resolución DGNA-11262** correspondiente al **IP-94** del “**Proyecto Planta de Concreto**” se desprende que los impactos ambientales que dicha obra ocasionaría fueron manifestados por CONSORCIO H mediante la presentación del **IP-94**, a pesar de que debieron haber sido parte integral de la **MIA-90**, por referirse éstos a impactos durante la etapa de construcción. Dicha irregularidad es encubierta por el INE al resolver que “*la actividad que se pretende realizar no requiere de la presentación de una Manifestación de Impacto Ambiental por lo que es procedente su realización*”, pasando por alto que la instalación de la planta de concreto debió haber sido manifestada en la **MIA-90**, y no hasta esta fecha. Lo anterior contraviene la aplicación efectiva del **artículo 13 y 14 del RIA**, así como del **Instructivo**.

No obstante estas irregularidades, el INE ha pretendido subsanar las omisiones del particular y de la SEDUE en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, a través de una evaluación “de hecho” que no se encuentra contemplada en la **LGEEPA**, ni en el **RIA**; e imponer sin fundamento legal **14 términos adicionales**. La actuación de esta autoridad carece de fundamento jurídico ya que como se aprecia del **artículo 7 del RIA** la Secretaría únicamente está facultada en el caso de presentarse un informe preventivo, para comunicar al interesado si procede o no la presentación de una manifestación de impacto ambiental, así como la modalidad en la que deba formularse, y para informar las NOMs aplicables.

Al imponer INE nuevas condicionantes una vez otorgada la evaluación de impacto ambiental, excede las facultades que le son otorgadas por la **LGEEPA** y el **RIA**, además de hacer del procedimiento de evaluación de impacto ambiental un procedimiento “ad-infinitum”, que no cumple con su finalidad y va en contra del principio legalidad y certidumbre jurídica.

III.4.- OMISIÓN EN LA APLICACIÓN EFECTIVA DE LOS ARTÍCULOS 28 DE LA LGEEPA, 6 DEL RIA, ASÍ COMO DEL ARTÍCULO 33 FRACCIÓN XIII DE LA L.P. RESPECTO DE LA AUTORIZACIÓN DE INICIO DE OBRAS OTORGADA POR LA SCT.

Con motivo de la Convocatoria de SCT de 1989 para la construcción de muelles para cruceros turísticos, el 22 de julio de 1993, la SCT otorgó la “**Concesión para la construcción, operación y explotación de una Terminal Portuaria de uso público para cruceros turísticos en la Isla de Cozumel, Quintana Roo**”, a favor de CONSORCIO H, de éste Título se desprenden los siguientes hechos:

- En el apartado de las “**CONDICIONES**” del Título de Concesión se señala que el objeto de la misma es:
 “**PRIMERA.-**el uso, aprovechamiento y explotación de una superficie de 51,465,297m2 de la zona federal marítima del puerto de Cozumel, Quintana Roo, para la construcción, operación y explotación del muelle de la terminal portuaria de uso público para cruceros turísticos...”
 “...“**Consortio H**” se obliga a construir como parte de la terminal portuaria un edificio para pasajeros, el acceso de la terminal al muelle de cruceros turísticos, un estacionamiento y vialidad de acceso al público a la Carretera Chan Kanaab”. (Subrayado nuestro)

Conforme a esta condición se describen las obras que integran el proyecto concesionado como una unidad, lo cual se ratifica con el concepto de Terminal Portuaria establecido en el **artículo 2 fracción IV de la L.P.**

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

- Así mismo en la **CONDICIÓN QUINTA inciso e)** se establece la obligación de CONSORCIO H de presentar *“un dictamen sobre el impacto ambiental de la construcción y operación de la terminal”*, de la cual forma parte el muelle, previo el inicio de la obras.
- En los **ANTECEDENTES IV y VI** del mismo título se señala erróneamente que existe un dictamen favorable respecto del impacto ambiental del **“Proyecto Terminal Portuaria”**. Lo anterior resulta inexacto ya que éste se refiere únicamente al **“Proyecto Muelle”**, mismo que de conformidad con la **CONDICIÓN PRIMERA** de la Concesión no es sino parte del **“Proyecto Terminal Portuaria”**, por lo que las obras evaluadas en el **MIA-90** constituye una evaluación de impacto ambiental parcial.
- Por último, la **CONDICIÓN VIGÉSIMO PRIMERA**, establece como causas de revocación. **“inciso 2) “la no exhibición, con oportunidad y en debida forma, de los documentos técnicos mencionados en la condición quinta, inciso 5) “cualquiera de las causas previstas en el artículo 33, de la Ley de Puertos”** . Por lo anterior y al no existir un Dictamen de Impacto ambiental favorable sobre el **“Proyecto Terminal Portuaria”** (Incluyendo muelle y obras en tierra), es claro que se actualiza desde 1993 las causales de revocación arriba mencionadas.

De conformidad con el **artículo 28 de la LGEEPA, 13 del RIA e Instructivo CONSORCIO H** estaba obligado a presentar con oportunidad y previo inicio de obras, una sola manifestación de impacto ambiental respecto de la totalidad de las obras que integran el **“Proyecto Terminal Portuaria”**, en el que a su vez se debieron haberse manifestado los proyectos asociados que tuvieran relación directa con la obra o actividad propuesta, como es el **“Proyecto de desarrollo turístico inmobiliario”** colindante según consta en el **ANTECEDENTE VIII**. En el supuesto de que CONSORCIO H presentará una manifestación de impacto ambiental del **“Proyecto Terminal Portuaria”** tendría que manifestar a su vez los proyectos asociados a fin de poder evaluar el impacto ambiental acumulativo que esta asociación producirá, de conformidad a la **fracción II.1 del Instructivo para modalidad intermedia**.

La anterior obligación viene a ser ratificada por lo dispuesto en el **artículo 2 fracción IV de la L.P.**, la cual define a una terminal portuaria como: *“la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integral de la operación portuaria a la que se destina”*, que le es aplicable al **“Proyecto Terminal Portuaria”** desde el momento de aceptación del título de concesión, de conformidad con el **ANTECEDENTE X** y la **CONDICIÓN VIGESIMOCUARTA**, en la cual CONSORCIO H acepta expresamente que le sea aplicada la L.P. para cualquier efecto legal.

En contravención a lo dispuesto por la **LGEEPA, RIA, y la Concesión**, CONSORCIO H ha incumplido con la obligación de presentar una MIA respecto del **“Proyecto de Terminal Portuaria”**, la cual comprende un muelle, un edificio terminal de pasajeros, un acceso de la terminal al muelle de cruceros turísticos, un estacionamiento y la vialidad de acceso público a la Carretera Chan-Kanaab, así como la manifestación de los impactos ambientales que se generarán como consecuencia de la construcción y operación de la misma.

Lo anterior evidencia una falta de aplicación de la legislación ambiental mexicana por parte de las autoridades del INE y la SCT quienes han aceptado como válida la **MIA-90** y el **oficio 410. 3088** relativos al **“Proyecto Muelle”**, mismo que tiene características distintas del concesionario (**“Proyecto Terminal Portuaria”**), por lo que las obras manifestadas no corresponden a las obras concesionadas por la SCT en 1993.

El INE sostiene que el **“Proyecto Muelle”**, cumple con todos los requisitos con respecto a un muelle, lo cual como ya ha quedado demostrado que es falso. No obstante que lo anterior fuera cierto, la SCT continua incumpliendo con la **CONDICIÓN VIGÉSIMO PRIMERA INCISO 2) del título de concesión y el artículo 33 fracción XIII de la L.P.**, negándose a revocar la Concesión con motivo del incumplimiento a la obligación antes señalada. Asimismo, la SCT a través de la **Resolución No. 112.201. 2497-93** que

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

autoriza a iniciar las obras de construcción del muelle omite verificar y requerir el cumplimiento de los **artículos 28 de la LGEEPA, 33 fracción XIII de la L.P. y la CONDICIÓN VIGESIMOPRIMERA inciso 2) de la CONCESIÓN** , relativa a la presentación del dictamen ambiental de la Terminal Portuaria (**ANEXO 11**).

Como se observa, ambas autoridades se han negado a aplicar efectivamente la legislación ambiental como profusamente se ha demostrado en los párrafos anteriores.

IV.- PETICIONES FORMULADAS POR LA SOCIEDAD EN EJERCICIO DE UNA PARTICIPACIÓN SOCIAL CORRESPONSABLE EN LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL MEXICANA.

En diversas ocasiones los distintos sectores de la sociedad manifestaron su oposición y opiniones técnicas en torno a la realización tanto del **“Proyecto Muelle”** como del **“Proyecto Terminal Portuaria”** en el lugar planteado por CONSORCIO H, según se desprende de los siguientes documentos:

IV.1. ACTAS DE CABILDO (ANEXO 17-A).

IV.2.- PETICIONES DE LA SOCIEDAD DE COZUMEL (ANEXOS 17-B al 17-F).

IV.3.- DENUNCIAS POPULARES (ANEXOS 17-G al 17-J).

EL COMITÉ PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES A.C., a través de su representante, la Licenciada Dora Uribe Jiménez, presentó ante la SEMARNAP, PROFEPA e INE diversas denuncias populares sobre hechos y contravenciones a la legislación ambiental relativos a los **proyectos “Muelle” y “Terminal Portuaria”**.

Cabe señalar que de conformidad con el **artículo 14.2.c) del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte**, con la presentación de la denuncia popular de fecha 22 de junio de 1995 hemos acudido a los recursos y procedimientos administrativos en materia ambiental al alcance de los suscritos, por lo que al no haberse atendido nuestras demandas en el sentido de una aplicación estricta y efectiva de la legislación ambiental respectiva (**LGEEPA, RIA, Instructivo, DUDR, DZR, Título de Concesión y L.P.**), acudimos ante este organismo a fin de que se verifiquen los hechos, se analicen los argumentos y se emitan las recomendaciones aplicables al caso que nos ocupa.

IV. 4. OPINIONES TÉCNICAS

Aunadas a las peticiones y denuncias populares antes citadas fueron presentadas ante las autoridades ambientales respectivas 6 opiniones técnicas que las sustentan, mismas que se pide se tengan por reproducidas en este apartado (**ANEXOS 17-K al P**).

V.- RESPUESTA DEL GOBIERNO MEXICANO:

En el caso concreto que nos ocupa, las autoridades mexicanas competentes encargadas de la aplicación efectiva de la legislación ambiental han emitido las siguientes respuestas a la problemática ambiental y legal planteada por los suscritos en torno al **“Proyecto Terminal Portuaria”**:

- El 27 de febrero de 1995 el INE emitió el **oficio DGPE-0608**, por el cual se da respuesta a la solicitud de cancelar la Resolución otorgada a Consorcio H (**ANEXO 18-A**).
- El 29 de Marzo de 1995 la SEMARNAP emitió **oficio 1719**, por el cual se da respuesta a la solicitud formulada por la Cámara de Diputados el día 17 de marzo del mismo año (**ANEXO 18-B**).
- El 15 de septiembre de 1995 la PROFEPA emitió **oficio DG/003/988/95**, en relación con el expediente 503-273-23, según el cual se da respuesta a la denuncia popular presentada el 22 de junio de 1995 (**ANEXO 18-C**).

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

- **Oficio PFFA-D.E.-PSQ-032/95** de fecha 3 de julio de 1995 la PROFEPA, Delegación Quintana Roo dio respuesta a la denuncia de fecha 5 de mayo de 1995 relativa al “transplante de corales en forma inadecuada y con personal inexperto” (**ANEXO 18-D**).

De dichos documentos se desprende que la SEDUE (de 1990 a 1992) y el INE (a partir de 1992 hasta la fecha) han venido ejerciendo sus facultades de manera arbitraria y caprichosa, en contra de la aplicación estricta de la legislación ambiental mexicana. Las autoridades, en sus contestaciones, incurren en interpretaciones y aplicaciones discrecionales de la legislación ambiental en materia de evaluación de impacto ambiental, principalmente en lo que se refiere al procedimiento establecido en los **artículos 32 de la LGEEPA y 13 al 20 del RIA**, de manera que este instrumento termina por perder su efectividad como mecanismo que permite conocer los impactos ambientales del proyecto de que se trate y en consecuencia prevenirlos y en su caso evitarlos.

V.1. En relación a la LGEEPA, el RIA, el Instructivo y el Título de Concesión:

A) La SEDUE y el INE

- Tanto la evaluación como la Resolución que recayó al “**Proyecto Muelle**” por parte de la SEDUE no consideró la totalidad de la información que era requerida conforme a la **LGEEPA**, el **RIA** y el **Instructivo** como se demuestra con el análisis de las condicionantes (ver **ANEXO 16**).
- El contenido y alcance de las condicionantes de las resoluciones en materia de evaluación de impacto ambiental continuamente se ha visto modificado por las autoridades ambientales, quienes en exceso de sus facultades imponen condicionantes que no guardan relación con la modificación o relocalización del proyecto tal y como lo establecen los **artículos 34 de la LGEEPA y 2 fracción IV y 20 fracción II del RIA**, como se observa, en la Resolución contenida en el **oficio 410-3088** respecto de la **MIA-90**, que las autoridades de la SEDUE se extralimitaron en sus funciones al. Asimismo, algunas de las supuestas medidas de mitigación impuestas por la autoridad no tienen como propósito prevenir y mitigar impactos ambientales, sino que incluso van en contra de la propia ley y de los objetivos de otros instrumentos de política ambiental. Tal es el caso de la contravención de la **Resolución 410-3088 al DZR**; la ausencia de un programa de emergencias y de manejo de residuos sólidos; y la falta de evaluación de los posibles impactos ambientales que se causarán con motivo de la operación del citado muelle, puesto que estos no fueron manifestados por la empresa.
- La forma en que las autoridades han venido prorrogando las resoluciones a los MIA's y resolviendo sobre los informes preventivos es ilegal, además de contravenir el principio de definitividad de las resoluciones, y provocar la pérdida de efectividad del instrumento de política ambiental denominado evaluación de impacto ambiental.
- Las prórrogas y las resoluciones a los informes preventivos originan continuamente modificaciones a los proyectos a través de la imposición de nuevas condicionantes mediante un procedimiento no previsto en la **LGEEPA**, ni en el marco legal vigente tal y como se observa en las **prórrogas al oficio 410-3088 y oficio 11262** en los que el INE autoriza el **IP-94**. Aunado a lo anterior las resoluciones recaídas a los **IP** contradicen el contenido de las resoluciones originales, tal y como se aprecia del análisis de los oficios **410-3088 y oficio 11262**, éste último resuelve favorablemente el **IP-94**, autorizando la realización de obras en tierra firme, mismas que están prohibidas por la **condicionante 19** del oficio **410-3088**. Tal proceder de la autoridad resulta incongruente con los propios **Considerandos** del **oficio 11262**, los cuales reconocen como válidas las **condicionantes 13, 15, 16, 18 y 19** del **oficio 410-3088**.
- No obstante las anteriores irregularidades en la evaluación del “**Proyecto Muelle**”, las autoridades incurren en 1993 en una nueva irregularidad al pretender dar validez a la **Resolución 410-3088** recaída al “**Proyecto Muelle**” respecto de un proyecto distinto en cuanto a sus características e

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

impactos ambientales: el **“Proyecto Terminal Portuaria”**. Esto es incorrecto y resulta inaceptable por tratarse de dos objetos de evaluación distintos en cuanto a sus características (magnitud principalmente) y a los impactos ambientales que generarán.

Tanto la SEMARNAP, el INE y la SCT han omitido la aplicación efectiva de la legislación ambiental al no requerir una manifestación de impacto ambiental sobre **“Proyecto Terminal Portuaria”**, en los términos que establece la **CONDICIÓN QUINTA inciso e) del Título de Concesión** en relación con el **artículo 28 de la LGEEPA y 5 fracción III, inciso a) del RIA**.

De aceptarse el criterio discrecional de las autoridades que permite la separación de las obras y por tanto de los impactos ambientales no se dará cumplimiento efectivo del **artículo 28 de la LGEEPA**, ya que se exige a CONSORCIO H de la obligación de presentar una MIA “integral” respecto de las obras que integran el **“Proyecto Terminal Portuaria”** (por lo menos desde el otorgamiento del Título de Concesión en 1993). Este criterio de la autoridad desvirtúa la finalidad del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental ya que crea incertidumbre en cuanto al objeto de la evaluación (permitiendo que cualquier proponente pueda presentar manifestaciones “parciales” respecto de un mismo proyecto) y también provoca la ineficacia del instrumento al no permitir la evaluación adecuada de los impactos ambientales que se generarán por el proyecto, visualizar los posibles escenarios requeridos para la evaluación del proyecto y por lo tanto prevenir y evitar los impactos ambientales reales que en cada caso pudiesen generarse.

B) La SCT.

En relación a la denuncia presentada el 22 de junio de 1995 la SCT incurrió en una interpretación arbitraria de la **L.P.** y de la **LGEEPA**, al manifestar que: *“El plazo contenido en la **CONDICIÓN QUINTA** de la Concesión otorgada a la citada empresa para la presentación del proyecto ejecutivo, sólo es aplicable a las obras relativas al muelle. Por lo que se refiere a las obras en tierra el plazo de tres meses comenzará a contarse una vez que se formalice la donación de los terrenos correspondientes al Gobierno Federal”*.

La SCT omite dar respuesta congruente a nuestra denuncia, así como a aplicar en forma efectiva la legislación ambiental por las siguientes razones: Primera, porque la **CONDICIÓN QUINTA** si establece que el dictamen ambiental que debía presentarse era respecto del **“Proyecto Terminal Portuaria”**; segunda, porque la denuncia no se refiere a la falta de presentación del proyecto ejecutivo en su conjunto, sino específicamente al cumplimiento de la presentación del dictamen de impacto ambiental de la Terminal; tercera, porque otorgó una autorización de inicio de obras del muelle sin que previamente se hubiese cumplido efectivamente con la presentación de un dictamen de impacto ambiental del **“Proyecto Terminal Portuaria”** (concebida como el conjunto de obras que integran dicho proyecto, a fin de conocer sus impactos ambientales y en consecuencia su viabilidad, tal y como es la intención en la nueva **LVGC**), la SCT omite dar cumplimiento al **artículo 28 de la LGEEPA** así como a la **Condición Quinta, inciso e), del título de concesión**; y por último, la SCT incurrió en una omisión a la aplicación efectiva de la legislación, pues una vez denunciada y fundamentada la irregularidad antes citada, y no obstante que a la fecha el **“Proyecto Terminal Portuaria”** continua sin haber sido evaluado, la SCT se abstuvo de responder conforme a derecho y a proceder a revocar el título de concesión de conformidad con lo dispuesto en el **artículo 33 fracción XIII de la L.P.** en relación con la **CONDICIÓN VIGESIMOPRIMERA del Título de Concesión**..

V.II. En relación a los artículos 161, 172 y 193 de la LGEEPA

La PROFEPA incurrió en omisiones en la aplicación efectiva de la LGEEPA, ya que no obstante que aquella es la instancia encargada de representar los intereses de la sociedad en materia ambiental federal dentro del territorio mexicano y de vigilar la aplicación efectiva de la legislación ambiental, en el caso de atención a la denuncia popular presentada el día 22 de junio de 1995 la PROFEPA se limitó a pedir

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

información a las autoridades responsables de los actos reclamados, absteniéndose de analizar y verificar las mismas, dictaminar al respecto e imponer las medidas preventivas procedentes.

No obstante que los suscritos hemos hecho del conocimiento de la PROFEPA las contravenciones en que ha incurrido la SEDUE, el INE, la SEMARNAP y la SCT, la PROFEPA ha omitido vigilar e imponer las medidas efectivas que conforme a los **artículos 167, 170, 171 y 172 de la LGEEPA** proceden, como son: imponer la clausura de la obra por constituir un riesgo inminente de desequilibrio ecológico para el Arrecife Paraíso; imponer la clausura del proyecto por haberse incumplido con lo obligación establecida en el artículo 28 de la LGEEPA hasta en tanto se cumpla la presentación de una manifestación del impacto ambiental y la autoridad haya evaluado la misma considerando su viabilidad ambiental; y solicitar a la SCT la revocación del título de concesión y de la autorización de inicio de obras de la Terminal Portuaria otorgada por la propia SCT por no haberse dado cumplimiento a las disposiciones ambientales contenidas en la **CONDICIÓN QUINTA, inciso e) del Título de Concesión, mismo que guarda estrecha relación con el artículo 28 de la LGEEPA y 5 del RIA, lo anterior con fundamento en el artículo 33 de la L.P. y 172 de la LGEEPA.**

En razón de los razones de hecho y de derecho aquí expuestas afirmamos que las autoridades ambientales mexicanas no han aplicado de manera efectiva lo dispuesto en los **artículos 2, 3, 5 y 6** del Acuerdo de Cooperación Ambiental del TLC, por lo que solicitamos:

VI.- PETICIONES

1. Que la CCA se sirva admitir la presente petición e iniciar la investigación tendiente a corroborar la falta de aplicación del derecho ambiental en el **caso “Terminal Portuaria en Cozumel, Quintana Roo”**.
2. Que con fundamento en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte y con motivo de la falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental mexicana se proceda a la elaboración de un expediente de hechos, que contribuya a corroborar lo aquí expuesto.

Confiamos en que la solicitud aquí expresada al Secretariado de la Comisión de Cooperación Ambiental tendrá como resultado la expedición de Recomendaciones pertinentes al caso que permita la conservación y protección del Arrecife Paraíso, el cual forma parte de la Cadena Arrecifal del Gran Caribe, patrimonio esta última de América del Norte (y Centroamérica), logrando así los objetivos del Acuerdo de Cooperación Ambiental del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

ABOGADO ASESOR DE LOS SOLICITANTES.

Lic. Luis Vera Morales

COMITÉ PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES, A.C.

Cozumel—Petición

A14/SEM/96-001/01/SUB

DISTRIBUTION: General

ORIGINAL: Español

México, D.F.,
Enero 17, 1996.

Dora Uribe Jiménez
Representante Legal

CENTRO MEXICANO DE DERECHO AMBIENTAL, A.C.

Gustavo Alanis Ortega
Presidente

Ma. Elena Mesta F.
Vicepresidente

Korina A. Esquinca G.
Asesora

GRUPO DE LOS CIEN INTERNACIONAL, A.C.

Homero Aridjis
Presidente

Betty Aridjis
Coordinadora de Asuntos Internacionales