

REUNIÓN PÚBLICA DE INFORMACIÓN DEL PROYECTO “CARRETERA AMALIA SOLÓRZANO BRAVO - CALLE BALTAZAR ECHAVE KM. 0 + 500 A 4 + 500, LOCALIDAD DE MORELIA, MUNICIPIO DE MORELIA, MICHOACÁN”.

El 15 de junio de 2010, la SEMARNAT convocó a una reunión pública de información en Morelia, Michoacán, en relación con el proyecto para construir la carretera Amalia Solórzano Bravo, que promueve la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Gobierno del Estado de Michoacán.

A la reunión asistieron 353 ciudadanos (171 hombres y 182 mujeres), de los cuales 43 se registraron para presentar una ponencia con observaciones al proyecto, aunque sólo 35 lo hicieron. De éstos, 24 estuvieron en desacuerdo, tres a favor y ocho reconocieron la pertinencia de contar con una vialidad, pero manifestaron la necesidad de que ésta se construyera en condiciones de respeto a la naturaleza.

Principales observaciones hechas a la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) presentada con carácter de particular (no regional):

- Deficiencias de información, que impiden la caracterización adecuada y la valoración de los impactos.
- No se describe la metodología empleada para evaluar los impactos ambientales.
- No se profundiza en los riesgos geológicos.

Durante el segmento de preguntas y respuestas se contó con una nutrida participación de los asistentes, quienes hicieron más de 60 preguntas. El promoverte quedó de dar respuesta a través del correo electrónico a 20 de ellas que no obtuvieron la respuesta esperada.

Características de la obra

- Flujo vehicular: 16 mil autos diarios en promedio.
- 4.5 km. de carretera.
- Dos túneles y tres puentes.
- 440 m de trazo.
- Construcción de guarniciones, banquetas, señalamientos y protección de tabules.
- Pavimento de concreto hidráulico con resistencia de 250 kg/cm².
- Vialidad con más de 20 años de vida útil.
- Costo de inversión: 400 millones de pesos, aproximadamente.
- la obra iniciaría en la avenida Las Torres y finalizaría en la colonia Ejidal Ocolusen.

Titulares de los medios de comunicación del miércoles 16 de junio de 2010

El Diario Grande de Michoacán (Provincia)

Titular: Vialidad de La Loma, un peligro. Académicos advierten las consecuencias de destruir el medio ambiente y levantar una obra sobre falla geológica.

La Jornada de Michoacán

Titular: Convocarían autoridades a segunda consulta ciudadana acerca de la vialidad en la Loma// Ecologistas evidencian daño a la zona// “Para nosotros es sólo una propuesta más: SCOP”// “Se escuchará a todos, siempre que tengan razón para cambiar de proyecto: Vallejo”.

La Voz de Michoacán

Titular: A consulta, la vialidad en La Loma// Expone la SCOP la metodología sobre la cual construiría la avenida, si es que la SEMARNAT aprueba el proyecto; aún no hay estudios.// Foro: Gobierno expone el proyecto ante académicos y grupos diversos; el 14 de julio, la decisión. (Nota elaborada por Francisco Javier Torres y Astrid Herrera).

Reacciones publicadas en los medios de comunicación

Desiderio Camacho Garibo, Titular de la SCOP:

- Se afectaría “lo menos posible” al ecosistema existente del lugar, ya que el sitio donde pasaría el trazo de la ruta es un paso de ganado y predios particulares. Al respecto, se llevarían a cabo trabajos de mitigación para la protección de la flora, fauna y toda clase de especies silvestres que habitan el lugar. Se contempla diseñar programas de reforestación, rescate y reubicación de los recursos naturales, además de la supervisión continua para el cumplimiento de la legislación ambiental.
- Para nosotros esta es sólo una propuesta como puede haber otras. En este caso se trata del resultado de un estudio realizado por diferentes especialistas. Para nosotros, este proyecto es el más viable técnicamente; sin embargo, no estamos cerrados a una nueva propuesta. Además, está pendiente la evaluación que hará a fondo la SEMARNAT, para que conozcamos su dictamen. El asunto es que la propuesta sea sujeta a debate técnico y no político; además, no estamos hablando del proyecto ejecutivo. De ser así, tendría que contarse con los cálculos estructurales, la volumetría y los costos unitarios. Consideramos que se invertiría entre 300 y 400 millones de pesos”.
- Para financiar la obra, se buscaría la aportación gubernamental y de sectores privados. No se pretende concesionar la vialidad, ya que se trata de un servicio a la población, que vive allí y necesita ir a trabajar.
- En relación con lo señalado por los ecologistas en torno a la presencia de deslaves en la loma y otras complicaciones que podrían presentarse, señaló que el estudio se ha llevado a cabo con seriedad, pero que aún está sujeto a la consideración de la ciudadanía, y se espera que algún especialista rebata el resultado.
- De aprobarse el proyecto, consideraríamos la construcción de una ciclopista que correría paralela a los carriles de vehículos. Esperaremos el dictamen de la SEMARNAT, y si no se aprueba la vialidad, acataremos el resolutivo tal cual. Los túneles contemplan excavaciones con máquina especializada de alta tecnología, estabilización de las paredes, colocación de pavimentos y construcción de banquetas y sus respectivas señalizaciones, incluidos trabajos con explosivos.
- No podemos hacer estudios más especializados, de dinámica de suelos, ni de hidrología, geofísica y todos los necesarios, hasta no tener la autorización del proyecto, porque estos estudios nadie los realiza gratis, y para destinar recursos primero necesitamos que SEMARNAT apruebe el proyecto; de otra manera no podemos invertir.
- El trazo no quedará dentro de ningún área de protección que prohíba construir vialidades, y para el caso de zonas de protección forestal tampoco se prevé la explotación comercial de este recurso. El proyecto todavía pudiera moverse del trazo actual. Si SEMARNAT lo autoriza tendrán que hacerse otros estudios que determinen cuál es el lugar más factible para la vía.
- Ante los rumores de que la obra solo favorecería a uno de los sectores de la ciudad, dijo: Se trata de no beneficiar a centros comerciales o a una persona sino a las colonias. Porque sé que hay más de 60 mil habitantes allá arriba, Entonces yo creo que ese ha sido un punto de discusión de polinización; ahora no tenemos por qué oponernos a que una vialidad como ésta pueda beneficiar a estos lugares.
- El evento se realizó únicamente para presentar el proyecto técnico de la vialidad. Aunque difirió en casi todas las ponencias, dijo que se tomarían en cuenta antes de la elaboración del proyecto ejecutivo, donde “entonces sí hablaremos de avances, inversiones y aprobaciones por parte del estado y del municipio”.
- El gobierno del estado está convencido de cumplir cada disposición normativa relacionada con este y otros proyectos que tengan que ver con MIA y, de ser necesario, creando nuevos instrumentos normativos para cuidar la zona sur de la ciudad.
- La obra será de primer nivel y se garantizará la seguridad de los ciudadanos sobre el problema de deslaves de tierra y desprendimiento de rocas con obra de protección.

Fausto Vallejo Figueroa, Alcalde de Morelia:

- De no aprobarse la propuesta para el acceso a la Loma de Santa María, podría convocarse a otro proceso de consulta ciudadana, con una nueva alternativa, adelantaron las autoridades estatales y municipales que participaron en la reunión.
- No estamos cerrados a escuchar a la población y a revisar otras propuestas. Iremos de la mano con el gobierno del estado para reflexionar en caso de que en este foro no resulte una propuesta consensuada. A la población debemos escucharla y no casarnos con una sola idea. Debemos analizar los tipos de intereses que tiene cada grupo y como autoridades asumir nuestra responsabilidad y estar sensibles a lo que estos grupos proponen, siempre y cuando tengan la razón para cambiar de proyecto. Por ello, es necesario que la población se informe sobre el contenido de esta propuesta, que es la mejor opción.

Investigadoras de la UNAM y de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH).

- Las investigadoras Patricia Ávila (académica del Centro de Investigaciones en Ecosistemas de la UNAM, campus Morelia) y Valentina Campos (académica de la UMSNH) realizaron ponencias en las que se evidenció que la MIA no se llevó a cabo de manera adecuada, y que se ocultaba información sobre las verdaderas afectaciones que traería la construcción de una vialidad que enlazara la Loma de Santa María con la avenida Camelinas.
- El proyecto no tiene una regulación ambiental ni cuenta con esquemas de planeación urbana municipal, estatal ni federal, lo que hace de la obra un asunto cuestionable, sobre si realmente funcionará para beneficiar a la población. Se omite el riesgo geológico que representa la obra, porque se asegura en la MIA que no existe una falla fisiológica activa con potencial sísmico, cuando investigaciones científicas han demostrado que en La Loma de Santa María puede haber un epicentro por la falla que atraviesa, y donde incluso, en 2007, se presentó un movimiento que originó desprendimiento de bloques de suelo en la zona del Campestre.
- La obra vulnera el funcionamiento de La Loma, porque fragmentaría el hábitat de sus organismos vivos (flora y fauna) modificando el número de especies y procesos ecológicos evolutivos, aunado a que la MIA, elaborada por la SCOP y publicada por Semarnat, no tiene fundamentos suficientes que garanticen protección y conservación de los recursos en La Loma de Santa María.
- La obra destruirá hasta 500 árboles por hectárea de una población de 100 especies, algunas en peligro de extinción, con afectaciones a subcuencas importantes para Morelia y que dependen directamente del Lago de Cuitzeo, como el río Chiquito.
- La propuesta resalta el beneficio que traerá la obra para resolver problemas viales en la ciudad, sin tomar en cuenta que su construcción pondría en riesgo la parte baja de La Loma, donde hay más de 10 mil habitantes, 10 colonias y 3 mil viviendas.
- El proyecto violenta la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), lo cual daría pie a su cancelación. Existe una alternativa ecológicamente sustentable y económicamente viable para la ciudad, como es la avenida de Las Torres, la cual fue suspendida por el Ayuntamiento de Morelia y el gobierno del estado para fortalecer el proyecto de la carretera Amalia Solórzano Bravo, cuya inversión se calcula en cerca de 400 millones de pesos, mientras que Las Torres ofrece un ahorro de 60% del costo de la obra.
- Con ciclovía incluida, primero hay que considerar otras vialidades alternas, como la carretera Amalia Solórzano, antes de iniciar la construcción de una vía que para su realización incluye la tala de árboles, cortes y excavaciones, construcción de guarniciones y banquetas, así como señalamientos y obras de protección de taludes que afectarían severamente a un cinturón natural al quedar divididos los ecosistemas.

Tonatiuh Martner, Licenciado en Ciencias Ambientales:

- El tramo de la vialidad proyectada sobre el kilómetro 3 de La Loma removerá más de 500 individuos saludables de una especie de árbol en peligro de extinción y que sólo se da en algunas regiones del país: Cedrela dugesii, cuando está sujeta a protección especial, por lo que debe ser una prioridad en las políticas de desarrollo local y regional.

- Las especificaciones del proyecto impactan fuertemente a una población importante de 2,600 ejemplares adultos de *Cedrela dugestii*, que se encuentran en el cerro de la Coronilla Chica, además de 300 plántulas con semillas germinadas que se tienen en los bosques de sus alrededores.
- El daño a la cuenca del río Chiquito será directo para los seis ecosistemas que posee y que albergan a más de 1,032 especies de plantas vasculares, lo que lo posiciona en uno de los principales reservorios de biodiversidad en el país, al tener 3% de la biodiversidad de México.

Alicia Pérez Méndez, Ingeniera en Hidrología:

- El proyecto no contempla un estudio de la cuenca y del balance hidrológico de captación y extracción de agua. Se pronostica una afectación a la hidrología subterránea de la cuenca y de los mantos freáticos de la región que abastecen a la ciudad.

Manuel Tripp, Secretario Técnico del Consejo Estatal de Ecología:

- Las autoridades de la SCOP no tienen un procedimiento para obtener un permiso que apruebe el cambio de uso de suelo, un estudio de reordenamiento ecológico, una planeación de desarrollo urbano ni una declaración de área natural protegida. Estos puntos transgreden la LGEEPA, lo que da suficientes argumentos para negar su construcción.
- En el artículo 53 de dicha ley se establece que las reservas y zonas forestales, así como lagos, lagunas y ríos, se consideran áreas naturales protegidas, y con ello la imposibilidad de ser viables para la construcción de una obra semejante a la que propone la SCOP, toda vez que la legislación permite sólo actividades de protección y aprovechamiento de los recursos naturales, investigación, recreación, turismo y educación.

Laurenn Mair, economista

- Una vez instalada la carretera no disminuirá el combustible vehicular, ya que se incrementará el uso de automotores, en lugar de buscar otras alternativas, como reordenar el transporte público de la ciudad.
- 90% del parque vehicular de Morelia tiene más de 20 años y la mayor incidencia se encuentra en las unidades del transporte público, sin que a la fecha sea obligatoria la verificación vehicular.
- Lo que necesitamos es renovar las unidades y rutas del transporte público y tener otras vialidades, como la avenida Las Torres, en donde no se dará afectación ecológica y sí funcionará como desahogo vial.
- Esta última propuesta ha sido apoyada por cerca de 17 organizaciones no gubernamentales, quienes han identificado que traería un beneficio directo a 20 mil habitantes de 70 colonias, 30 de las cuales corresponde a asentamientos irregulares.

Bertha Dimas, integrante del Frente en Defensa de Nuestras Áreas Naturales:

- Las inconsistencias de la MIA están reconocidas, porque se habla del desmonte de terrenos, excavaciones de limpieza y cortes a La Loma, sin profundizar en los riesgos ambientales que la obra dejará.

Geólogo Víctor Garduño:

- En cualquier parte de la tierra se puede construir una vialidad, pero no hay que perder de vista sobre qué lugar se piensa construir. Para nadie es desconocido que hay una falla geológica en la zona. Y para una construcción de tal magnitud se requieren trabajos rigurosos sobre la dinámica de suelos, entre otros.

Expertos en fauna silvestre:

- Para no afectar la afluencia del agua que baja por el río Chiquito, los puentes contemplan la construcción de una subestructura, libremente apoyados en una distancia que no poseen las pilastras sobre el afluente, colados de lozas armadas previamente. Sin embargo, tales construcciones seguirían demarcando un corredor biológico.

Agustín Torres, Diputado Federal (PAN):

- La SEMARNAT no permitirá la edificación, sobre todo si existe un ecosistema en dicho punto, que se afectará. Hay una falla geológica que cruza y existen vestigios arqueológicos.

Mateo Castillo Ceja, titular de la UCPAST/SEMARNAT:

- Estamos aquí para escuchar posibles observaciones que la SCOP no haya incluido en la MIA presentada ante la SEMARNAT para pedir la autorización del proyecto vial. Felicitamos al Gobierno del Estado, a los ciudadanos, a las instituciones académicas y al sector empresarial por haber logrado el primer foro de consulta para una vialidad.

Jeny de los Reyes, diputada Federal por el PRI:

- Si cada año se requiriera mover la tierra, se tendría que destinar una cantidad importante de recursos para la reparación de la avenida.

Ecologistas y colonos:

- Se manifestaron en contra de la obra. Se presentaron en dicho foro para reiterar su rechazo.

Manuel Tripp, Secretario Técnico del Consejo Estatal de Ecología (COECO):

- La vialidad sigue dentro de una parte de la reserva ecológica que afecta a 800 metros del nuevo polígono del área de restauración que trazó el gobierno del Estado. Por este tipo de afectaciones el proyecto sigue siendo inconsistente.

De acuerdo con la opinión del Diario Provincia (Pág. 9A), al término de la presentación de las ponencias expuestas por especialistas, académicos y representantes de organizaciones civiles, se realizó una actividad de preguntas y respuestas en las que, a decir de algunos asistentes, no tuvo productividad porque no se dieron soluciones alternativas al problema. Las autoridades de SCOP justificaron que primero buscarán obtener el permiso de la SEMARNAT para proceder con otros trámites necesarios en la integración del proyecto ejecutivo final, tales como estudios geotécnicos y de cambio de uso de suelo, además de que, aseguró, serán tomadas en cuenta las opiniones emitidas en la reunión pública.

Desplegado publicado por COPARMEX Michoacán, UVAQ, Universidad Vasco de Quiroga, USEM Morelia e Instituto Michoacano para el Desarrollo (responsable de la publicación: Ing. Enrique Rivera Ruiz, Director del Consejo Michoacano de Hombres de Negocios, A. C.)

Sr. M. en C. Rafael Elvira Quesada, Secretario de SEMARNAT

Sr. Ing. Luis Juan Martínez Armas, Delegado de SEMARNAT en Michoacán

P r e s e n t e

Señor Secretario, Señor Delegado, los abajo firmantes y con base en el análisis realizado por la Universidad Vasco de Quiroga, queremos hacer de su conocimiento nuestra opinión sobre el proyecto "Carretera Amalia Solórzano Bravo-Calle Baltazar Ehcave Km 0 + 500, en la localidad de Morelia, municipio de Morelia, en el Estado de Michoacán", cuyo manifiesto de Impacto Ambiental (MIA) ha sido puesto a consulta pública:

1. Considerando el hecho real de conurbación entre la ciudad de Morelia con la Tenencia de Santa María y los poblados de Jesús del Monte y San Miguel del Monte, así como los desarrollos habitacionales, comerciales y educativos actuales y en proyecto, es indiscutible la imperiosa necesidad de construir más vías de comunicación en toda esta zona. El Censo Nacional de Población que está por iniciar nos dará datos frescos de la realidad que se está viviendo, marcada por las largas filas de vehículos y los prolongados tiempos de traslado que requiere la ciudadanía para llegar a sus centros de actividades o para regresar a su lugar de origen. Esto, por sí mismo, genera un impacto de deterioro ambiental que debe resolverse a la brevedad posible.
2. Los datos conocidos del número de habitantes, así como de personas y vehículos que se desplazan normalmente en esta zona, los hemos encontrado variables según la fuente de referencia, siendo en general más bajos los citados en el Proyecto de la Vialidad y en el Dictamen de la MIA, lo cual nos hace pensar que son datos que día a día varían hacia el alza, confirmándonos la necesidad inmediata de la construcción de nuevas vías de acceso, ya que un solo acceso pronto quedará saturado por la demanda en continuo aumento.

3. Partiendo de la exigencia de que debe haber cuando menos otras dos vialidades y de que existen otras posibilidades de rutas de acceso, consideramos que el nuevo proyecto presentado por la SCOP con esta vialidad de acceso a la Loma de Santa María representa una de las alternativas posibles, e insistimos en que es sólo una parte de lo que debe incluir un proyecto de mayor visión a largo plazo, con un nuevo periférico al sur de la ciudad, el cual, además, se requiere para dar vía, en su cruce por la ciudad, al tránsito foráneo que viniendo del sur del estado, circula hacia la ciudad industrial de Morelia, al oriente del estado e incluso hacia la ciudad de Toluca.
4. Es necesario complementar el proyecto presentado, considerando desde ahora que este acceso a la Loma de Santa María debe iniciar en un distribuidor vial.
5. Es también recomendable considerar la reglamentación del uso de suelo en el trayecto que recorre esta avenida, porque fácilmente se puede pensar en que si no se declara zona protegida de reserva ecológica, pronto se llenará de construcciones y servicios, en los que sus usuarios locales saturarán el uso de la vialidad, habrá topes y semáforos, disminuyendo enormemente el pretendido beneficio económico, social y ambiental en que se sustenta este proyecto.
6. Esto último permitirá que se cumpla con las recomendaciones de restitución ambiental para disminuir el impacto ambiental de todo el proyecto de gran visión que debe haber, para que el crecimiento de la zona sea moderno y ordenado.
7. Este acceso beneficiará a toda la población sin distinción del nivel socioeconómico, facilitando el acceso a la loma a todo el gremio de autotransporte público (taxis, combis, autobuses), así como el tránsito de servicios públicos: policía, bomberos, protección civil, agilizando su llegada a tiempo a posibles percances.

En conclusión, apoyamos el proyecto de esta nueva vialidad, basándonos en los beneficios que generará para el desarrollo de la ciudad.