



11 de abril de 2013

Siendo las 11:00 horas del día miércoles 11 de abril de 2013, se reunieron en la sala de juntas de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT), los integrantes del Comité Técnico Asesor para llevar a cabo la Tercera Sesión Ordinaria: el Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar, Presidente y Procurador Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F.; los Consejeros: Mtra. Claudia Molina Pérez; Lic. Carmen García García; Ing. Rubén Muñoz García; Mtro. Gustavo Alanís Ortega; Mtra. Claudia Reyes Ayala; Ing. Armando Díaz-Infante y la Secretaria Técnica: Mtra. Gabriela Ortiz Merino. Por parte de COPRI: Ing. Gerardo Merla Vignau; Arq. Paulina Gómez Luévano y el Arq. Carlos Rábago.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Buenos días, sean bienvenidos, esta reunión deriva del interés de la PAOT pero también de nuestros Consejeros del Comité Técnico Asesor, por conocer sobre todo el tema de compensación, la PAOT ha venido y antes ha estado en el tema de la Supervía, realizando una serie de actividades, dictámenes si mal no recuerdo del 2010, algunos cuestionamientos de este mismo Comité, y lo que hemos venido haciendo es en estos dos últimos años, que corresponden a mi gestión, ha sido continuar con la revisión de la condicionantes, la supervisión junto con Secretaría del Medio Ambiente, fundamentalmente la DEVA, más o menos tenemos permanentemente nosotros, pero los Consejeros les interesa mucho conocer detalles, en nuestra última reunión del Comité, cuando estuvo la Secretaria del Medio Ambiente, Mtra. Tanya Müller, lo que quedamos fue de invitarlos a una sesión especial para que nos pudieran poner al tanto, hay preocupaciones de los Consejeros, en términos por la compensación, no sé si se acuerdan, yo mismo les comentaba cuando hice la visita, sobre todo la parte de los caminos, zonas evidentemente impactadas por la obra, que va a pasar en el tema de la compensación hacia el futuro, y los Consejeros, particularmente el Ing. Díaz Infante, ha tenido una serie de cuestionamientos, de hecho hubo una visita que hicieron el Arq. Valente Souza y el Ing. Díaz Infante, entonces es un poco el contexto y quisiéramos en esta sesión avanzar sobre todo en esa parte de identificar cómo están ustedes planteando sobre todo las medidas de compensación, que



11 de abril de 2013

conozcan, no se trata de una discusión, ni de ponernos de acuerdo para convencernos, tener información ya como Comité, nosotros tomaremos las determinaciones que correspondan, no sé si ubican a los Consejeros, Por favor.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Soy arquitecta, paisajista, maestra en urbanismo, especialista en gestión de áreas verdes, de parques urbanos y soy académica de la UNAM.

Mtra. Claudia Molina Pérez: Yo soy abogada.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Coordina el diplomado en el ITAM más exitoso sobre Gestión y Derecho Ambiental.

Lic. Carmen García García: Ya nos conocemos.

Ing. Rubén Muñoz García: Hola que tal, Rubén Muñoz de la Asociación Nacional de la Industria Química.

Ing. Armando Díaz Infante: Viejo conocido, buenos días.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Paulina muchas gracias. Están aquí los Subprocuradores, personal de la PAOT, la Maestra Gaby Ortiz, Iván Godoy que son quienes apoyan en el Comité Técnico, entonces bienvenidos. Ingeniero Armando, ¿qué sugieres?

Ing. Armando Díaz-Infante: Me gustaría hacer la presentación, para que en un contexto de lo que está ahorita sucediendo empecemos a ver qué es lo que se va hacer de remediación en dos aspectos, en el aspecto desde luego ecológico y en el aspecto vial que está bastante grave. La semana pasada lamentablemente yo había aquí anunciado un tope con rampa de despegue y aterrizaje que habían puesto y que no tardábamos en tener un accidente. El accidente lamentablemente se dio el sábado dos muertos y cuatro heridos graves, la cosa se puso bastante delicada.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Buenos días ofrezco una disculpa. Hubo una confusión señor Procurador, muy buenos días a todos.



11 de abril de 2013

Siendo las 11:00 horas del día miércoles 11 de abril de 2013, se reunieron en la sala de juntas de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT), los integrantes del Comité Técnico Asesor para llevar a cabo la Tercera Sesión Ordinaria: el Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar, Presidente y Procurador Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F.; los Consejeros: Mtra. Claudia Molina Pérez; Lic. Carmen García García; Ing. Rubén Muñoz García; Mtro. Gustavo Alanís Ortega; Mtra. Claudia Reyes Ayala; Ing. Armando Díaz-Infante y la Secretaria Técnica: Mtra. Gabriela Ortiz Merino. Por parte de COPRI: Ing. Gerardo Merla Vignau; Arq. Paulina Gómez Luévano y el Arq. Carlos Rábago.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Buenos días, sean bienvenidos, esta reunión deriva del interés de la PAOT pero también de nuestros Consejeros del Comité Técnico Asesor, por conocer sobre todo el tema de compensación, la PAOT ha venido y antes ha estado en el tema de la Supervía, realizando una serie de actividades, dictámenes si mal no recuerdo del 2010, algunos cuestionamientos de este mismo Comité, y lo que hemos venido haciendo es en estos dos últimos años, que corresponden a mi gestión, ha sido continuar con la revisión de la condicionantes, la supervisión junto con Secretaría del Medio Ambiente, fundamentalmente la DEVA, más o menos tenemos permanentemente nosotros, pero los Consejeros les interesa mucho conocer detalles, en nuestra última reunión del Comité, cuando estuvo la Secretaria del Medio Ambiente, Mtra. Tanya Müller, lo que quedamos fue de invitarlos a una sesión especial para que nos pudieran poner al tanto, hay preocupaciones de los Consejeros, en términos por la compensación, no sé si se acuerdan, yo mismo les comentaba cuando hice la visita, sobre todo la parte de los caminos, zonas evidentemente impactadas por la obra, que va a pasar en el tema de la compensación hacia el futuro, y los Consejeros, particularmente el Ing. Díaz Infante, ha tenido una serie de cuestionamientos, de hecho hubo una visita que hicieron el Arq. Valente Souza y el Ing. Díaz Infante, entonces es un poco el contexto y quisiéramos en esta sesión avanzar sobre todo en esa parte de identificar cómo están ustedes planteando sobre todo las medidas de compensación, que

Handwritten signatures in blue ink: "M", "a", "lu"

Handwritten signature in black ink, circled in blue ink, with a small "M" to the right.



11 de abril de 2013

conozcan, no se trata de una discusión, ni de ponernos de acuerdo para convencernos, tener información ya como Comité, nosotros tomaremos las determinaciones que correspondan, no sé si ubican a los Consejeros, Por favor.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Soy arquitecta, paisajista, maestra en urbanismo, especialista en gestión de áreas verdes, de parques urbanos y soy académica de la UNAM.

Mtra. Claudia Molina Pérez: Yo soy abogada.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Coordina el diplomado en el ITAM más exitoso sobre Gestión y Derecho Ambiental.

Lic. Carmen García García: Ya nos conocemos.

Ing. Rubén Muñoz García: Hola que tal, Rubén Muñoz de la Asociación Nacional de la Industria Química.

Ing. Armando Díaz Infante: Viejo conocido, buenos días.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Paulina muchas gracias. Están aquí los Subprocuradores, personal de la PAOT, la Maestra Gaby Ortiz, Iván Godoy que son quienes apoyan en el Comité Técnico, entonces bienvenidos. Ingeniero Armando, ¿qué sugieres?

Ing. Armando Díaz-Infante: Me gustaría hacer la presentación, para que en un contexto de lo que está ahorita sucediendo empecemos a ver qué es lo que se va hacer de remediación en dos aspectos, en el aspecto desde luego ecológico y en el aspecto vial que está bastante grave. La semana pasada lamentablemente yo había aquí anunciado un tope con rampa de despegue y aterrizaje que habían puesto y que no tardábamos en tener un accidente. El accidente lamentablemente se dio el sábado dos muertos y cuatro heridos graves, la cosa se puso bastante delicada.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Buenos días ofrezco una disculpa. Hubo una confusión señor Procurador, muy buenos días a todos.



11 de abril de 2013

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Estamos empezando, dado el interés del Comité Técnico por conocer sobre todo la parte de compensación, ya conversamos en una sesión anterior al respecto de eso. Algunos problemas puntuales que ya te han manifestado incluso el Ingeniero, estuvo por allá hace un par de meses si no mal recuerdo. Pero quisiéramos referirnos sobre todo al tema de compensación en términos integrales y hay algunas preocupaciones que va a manifestar el Ingeniero. Un poco de intercambiar información, no es una sesión para convencernos o sí, no lo sé, puede ser que sí, pero es un poco tratar de establecer intercambio de información, de nosotros tener conocimiento. Están algunos de nuestros consejeros, las maestras Claudia Reyes, Claudia Molina, de la UNAM y del ITAM; a Carmen García que ya conoces, es parte de nuestro Comité; Rubén Muñoz de ANIQ y el Ingeniero Díaz-Infante. Nos confirmo Gustavo Alanís, nos confirmaron prácticamente todos, seguramente llegaran los otros consejeros. Ingeniero, perdón.

Ing. Armando Díaz-Infante: En primer lugar tengo el gusto de conocer a Gerardo no hace menos de 25 años, es gran amigo de mi hijo, ha estado en mi casa, ha estado en mis oficinas. Llevo muy buena relación y espero que la relación se mantenga. Voy a tratar de ser profesional aunque lamentablemente hay dos aspectos que creo que se deben de ver. Yo voy a ver tristemente el aspecto vial, que es un aspecto que está generando problemas y muchísimos accidentes y después me gustaría que se viera el aspecto de remediación en cuanto a toda la parte ecológica que es la que más nos interesa a nosotros, pero tenemos que resolver esto. Tengo una presentación y material para distribuir, para mí la vialidad en el tramo de la Calzada de Las Águilas falta terminarla. Lo que es desde el cruce donde lamentablemente el sábado hubo este accidente tan grave, ya había terminado mi presentación y tuve que volverla abrir y meterlo porque fue muy grave. Bueno pues fue una premonición de lo que hace un mes aquí yo ya les había dicho, que justo en ese lugar iba haber un accidente. Este es el cruce, no sé si ustedes lo conocen con la calzada de Guadalupe hasta donde hay una glorieta. Estas fotografías no tienen tránsito porque aproveche la semana de pascua y lo hice entre tres tomas, yo llego a mi oficina entre seis y

ca

[Handwritten signature]



11 de abril de 2013

seis y media de la mañana entonces la tome a la hora que regresé a comer el día siguiente tome estas otras fotos y el miércoles que tuve una reunión en Santa Fe de regreso tome el resto, así que son puras fotos caseras tomadas con mi celular. Si ustedes entran ahorita todavía a la página de Google verán que así era la Calzada de las Águilas, esto es del lado de periférico hacia Santa Fe, al lado izquierdo es lo que conocemos nosotros como Parque de las Águilas II, el lado derecho después de donde está esta barda es un deportivo. La misma pero ahora al revés, entonces quedo el deportivo del lado derecho y del lado izquierdo lo que es el parque. Como no tengo planos, los he pedido varias veces y no los tengo, entonces hice simplemente un trazo y ahí está marcado donde está el problema que se tiene. La inversión que estos hombres hicieron es grande y en primer lugar yo quiero aquí deslindarme de cualquier situación que se halla dado con mis vecinos, porque no tengo yo nada que ver con mis vecinos, pero justifico su situación, los conozco a varios de ellos de 40 años de vivir ahí, entonces como yo estaba desde el principio a favor de la Supervía, me deslinda porque ellos no la querían, y yo les dije que negociaran con ustedes para que en vez de pasar por donde estaban las torres de alta tensión, las movieran a donde la movieron, es la única sugerencia que yo tuve con ellos, lamentablemente la fotografía no ayuda, pero la obra que estos hombres hicieron es verdaderamente monumental, hay barrancas de los dos lados y tuvieron que hacer unas pilas gigantescas que yo no hubiera hecho, yo hubiera hecho un túnel y esas pilas las hubiera batido tremendamente, hubiera gastado mucho menos acero y entonces precisamente el mismo tramo donde pasa la Supervía lo hubiera aprovechado para entradas y salidas adecuadas, entonces me hubiera quitado todos los problemas en que ahora estamos metidos,. Así quedo la Supervía, muy bien, digo pobres de los vecinos que les quedo tan cerca pero la Supervía quedo excelente. Rápidamente tienen ustedes la Calzada de Guadalupe, la de Leones y la Avenida de las Torres y el tramo en cuestión. Ahora vayamos al primer punto en donde hubo el accidente, tenemos ahí la Comunidad Down y la salida de lo que es la Colonia de las Águilas. Cuál es la problemática? Dar seguridad a los peatones cuando cruzan la Calzada de las Águilas, no tienen ninguna seguridad. Auxiliar la vuelta en "U" de quienes salen de la Supervía y van a tomar Las



11 de abril de 2013

Águilas hacia el oriente. Facilitar la entrada y salida de vehículos a la Colonia de Loma de Guadalupe y por ultimo mantener la fluidez de los vehículos sobre la Calzada de las Águilas se ha convertido en una cosa tan grande que un semáforo que hay en un lugar que se llama Puente Colorado, en donde hay un Sanborns, ese semáforo nos hace el favor ahorita de generar colas de un kilómetro.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Hay un láser ahí Ingeniero para señalar por si quieres.

Ing. Armando Díaz-Infante: Entonces mantener la fluidez, el área que hay allí a la salida es muy amplia, tan amplia que hasta se prestaría para hacer medias glorietas. No conviene porque más adelante ha habido muchos accidentes, la gente viene a tal velocidad que no se da cuenta que hay una media glorieta y se trepa o se va contra la casa que está del vecino, estoy en contra de la semi glorieta. También se podía poner un semáforo, no estoy de acuerdo porque son tan grandes las colas, ya se forman colas hasta de medio kilómetro a un kilómetro, entonces un semáforo lo único que va hacer es complicar todavía más. Como no había transito esa semana, pude darme el lujo de sacar fotografías como esta, aquí ven ustedes los tres movimientos de paso, la camioneta esa pick up que va por las Águilas y que va a seguir, el coche que va a dar la vuelta y el rojo que va a entrar al fraccionamiento. Entonces tenemos que seguir manteniendo esto a todas horas. El transito sobre la Calzada de las Águilas es intenso el automovilista se ha adueñado de la avenida marginando totalmente al peatón que a cada momento corre el riesgo de ser atropellado, urge resolver ese problema. Yo creo que ustedes comparten conmigo que el peatón tiene tantos derechos como el automovilista, o más, porque está más desprotegido.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Hay derechos de peatón que están sobre el derecho de automovilistas.

Ing. Armando Díaz-Infante: Miren a aquí se ve el problema que vamos a tener, a este hombre lo agarre atravesando de una tiendita que tenemos ahí, venia de comprar y no quiere usar el otro pase y el otro pase es el oficial, porque el otro pase si ustedes se dan cuenta.

ca km



11 de abril de 2013

Miren aquí se alcanza a ver precisamente que dice que ahí se pasa la banqueta al centro y quiero saber cómo se llega al centro, si ustedes me lo resuelven ya es la mitad del enigma. Obviamente ni él ni yo somos tan tontos y nos atravesamos por este otro lado para defendernos y torear un poco. Entonces aquí los hombres de la Supervía nos hicieron una banqueta a nivel correcta, estoy cien por ciento de acuerdo con ella, pero no con las rampas de despegue y aterrizaje que pusieron, esto es una barbaridad que invita a los salvajes a pasar volando, esto fue una cosa fuera de toda serie, ahí ven a uno que va agarrando vuelo, uno que es decente, pero ahora vean a estos dos compitiendo para que nadie de vuelta en ningún sentido. Veán todo lo que pasa en este cruce, la vuelta en "U", la vuelta para entrar al fraccionamiento, la vuelta de salida del fraccionamiento, ahí se ve la banqueta y yo propongo que hagan exactamente lo que hicieron en Santa Fe, ahí hicieron vibradores de entrada salida, por lo menos que pongan los vibradores, que lo hagan idéntico, no pido más. Ahora vean esto, resulta que según yo, esto es una versión mía, desde luego causas: exceso de velocidad. Era un acomodador de una de las casas que convirtieron en salón de fiestas infantil

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Un valet parking y tomado además

Ing. Armando Díaz-Infante: Traía aliento alcohólico, eso sí, no había vuelta de hoja.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Fíjate en un salón de eventos para niños

Ing. Armando Díaz-Infante: Fíjate nada más, agarra el coche y obviamente sale a una velocidad endiablada, para mí pasa esto, yo creo que alguien que no le permite dar vuelta a la derecha y ya no puede frenar, se va hacia la izquierda y ahí había una camioneta del Gobierno de la Ciudad de México que estaba viendo que hacíamos con los vendedores.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Era de vía pública de la delegación Álvaro Obregón

Ing. Armando Díaz-Infante: Esas dos gentes que quedaron prensadas les comentaba que por muy mala suerte yo conocí a uno de ellos, fue hijo de una ayudante doméstica de mi mujer, ella los cito para darles el pésame y para darles dinero.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature that appears to be "Miguel Ángel Cancino Aguilar" and several other initials.



11 de abril de 2013

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: ¿Ellos vendían ahí?

Ing. Armando Díaz-Infante: No, mira, creo, sigo con los "creos", si yo les enseño esto, aquí ven la lona amarilla, esa es de los vendedores pero es un cinismo, porque está deprimido el deportivo como 1.20 metros más o menos, pusieron polines, hicieron un tapanco y ahí vendían la fruta y entonces en la noche creo que este hombre quería vender tacos. Hasta ahí versión que la mamá le dio a mi esposa y no se más.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Perdón, fue una tragedia.

Ing. Armando Díaz-Infante: Una tragedia. Bien, entonces regresemos. Aquí está la entrada de la Supervía y está pegada totalmente a donde tenemos el cruce conflictivo, está bien hecha, no tiene problemas, nada más que estos hombres....

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: ¿La entrada a la Supervía?

Ing. Armando Díaz-Infante: Sí, la entrada de la Supervía, nos quitaron las banquetas, hicieron el puente menos largo y entonces no tenemos banquetas, quedaron nada más las calzadas y de ahí empieza el problema entonces no hay forma de pasar, por eso es que se fueron a la parte central. Seguimos, en la salida está bien, salvo que tenemos una casa de inmediato y tenemos su cochera que sigue funcionando Gerardo. Ahora vamos al ingreso y esta es la que nos genera más problemas, yo le decía a Gerardo que por qué la empresa no compraba, está en venta ese terreno, aventábamos la entrada y así le podríamos dar acceso inclusive al parque que dejaron para los niños, el parque esta tan encerrado que los árboles se están secando, porque no puede entrar la pipa a regar, entonces de nada sirvió. Después demuelen el camellón, y te voy a decir porque se enojaron tanto. Todos estos árboles, igual que los que están sembrados en el parque, fueron plantados por los vecinos hace 35 años, entonces lo consideran su patrimonio. Cuando llegan ustedes demuelen la banqueta y talan los árboles, se armó la de San Quintín. Es más, ahora que hubo el accidente me dijeron que salieron y tomaron las águilas 40 minutos, les mandaron un montón de policías y bueno, se rieron de los policías, esa es la verdad cuando hay gente de cierto nivel, la policía también se

ca lu

all
M



11 de abril de 2013

asusta, porque siente amenaza, tuvieron que ir funcionarios a desalojar ahí, pero el lunes el Delegado se pasó cinco horas tocando puerta por puerta y como no quedo satisfecho el martes se quedó otras cinco horas, llevo con camiones y puso topes por donde quiera. Lo cual quiere decir que siente el peligro político que se está gestando ahí. Yo no participo en nada, ni he visto nunca a los vecinos, pero estoy teniendo la sensibilidad del problemón que ahí se está gestando. Como antecedente, les puedo decir una cosa, estos mismos vecinos hace años invadieron todo lo que hoy es Las Águilas Sur, lo que está enfrente del panteón fueron dos o tres años en que se pasaban a que echáramos cuota para estar pagando a los abogados, se ganó y gracias a eso hoy existe la Romulo O' Farril, sino, no habría ni parque ni Romulo O' Farril, hubieran hecho quien sabe qué. Más adelante teníamos este parque Las Águilas II, pues un día a Don Fidel Velázquez se le ocurrió que era bueno hacer un conjunto habitacional, el asunto fue tan grave que un sábado a las doce y media de la noche, con Hank González presente se firmaba el comodato de que se regresaba a ser parque y Fidel Velázquez se retiraba ya con todo y maquinaria, luego quisieron poner el Teatro Blanquita, volvió a ser el mismo escándalo, ahora es un pequeño centro comercial, son colonias que como nos fuimos muy lejos porque nos gustaba el bosque, defendemos ese asunto, vuelvo a insistir, nunca me he metido para bien ni para mal, pero vean aquí el problema, la banqueta la redujeron, ahí hay un policía que apenas cabe, después hicieron la entrada, se demolió el camellón, los carriles que eran de 3.60 metros los convirtieron en carriles de tres metros entonces obviamente los coches se van hacia el centro. La salida está bien hecha, inclusive ahí está la otra salida para los que no lograron pagar, ahí está el puente. Tome la fotografía porque en ese puesto había tres carros en línea esperando para comprar, ya pegado a donde está la salida de la Supervía, imagínate, todo es un desorden y está pegado precisamente a donde está la vuelta. Es justo la salida de los que vienen de Cabrera y la entrada de los de Santa Fe y ahí lo dejaron. Tengo un alumno que le estoy dirigiendo la tesis, es un ingeniero de 45 años que está precisamente en cuestiones de desarrollo urbano y me dijo que van dos atropellados en esta zona, él fue que me lo dijo, pero es una responsabilidad moral de nosotros de remediar esta situación, no la pudo arreglar la

4



11 de abril de 2013

delegación, entonces para mi este letrero debe de ser la clave para hacer pasos peatonales pero peatonales angostos porque los vehículos se están dando la vuelta y poner semáforos peatonales, de aquellos semáforos que vemos en toda Europa y Estados Unidos que llegamos y apretamos, nos hacen esperarnos un minuto y nos dan el pase, no pediría más que eso. Donde está la flecha vi correr a alguien como conejo y por fin se refugió, ahí donde está la patrulla se ve que están dando vuelta todos, el despoblado completo. Aquí hay una serie de recomendaciones, pero simplemente el asunto es que tenemos que poner un parapeto de protección, llevar la banqueta, si va quedar al centro muy bien, pero por favor pongan alguna protección para los peatones. Tampoco les van a permitir quitar los árboles como ya les estoy diciendo, estamos en un problema serio. Otra cosa que se me ha ocurrido, esta descabellada pero puede ser, por que no adosamos pasos peatonales a la vía, esa vía debió de ser más ancha para insertar las banquetas, pongamos las banquetas por afuera y a la entrada y salida pongamos semáforos peatonales. Yo creo que va ser la única solución y con esto yo termino. Gracias y perdón la forma en que lo expuse pero creo que era conveniente ya había quedado con ellas que la parte ecológica ahorita viene. No he entrado yo a la barranca pero me gustaría que entráramos.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Algún comentario

Ing. Gerardo Merla Vignau: Si gustan brevemente sin demerito, como decía tengo la fortuna de conocer al Ingeniero desde hace muchos años, más allá del afecto personal que me une y el reconocimiento profesional, es Maestro de la Facultad de Ingeniería desde hace más de 25 o 30 años

Ing. Luis Armando Díaz-Infante: 45 años

Ing. Gerardo Merla Vignau: 45 años reconocidísimo soy muy amigo de su hijo, a usted lo tengo en franca estima sincera. Es miembro de la academia de ingeniería, sin duda son valiosos sus consejos y no quiero que sienta que se tiran por la borda. Comento para ofrecer el contexto y de verdad tomo nota y traigo aquí las recomendaciones. Los proyectos y en



11 de abril de 2013

esta parte vial los autoriza primero SETRAVI y luego Obras y en la búsqueda del equilibrio de los factores que están allá ha sido muy complicada, tiene mucha razón en lo que señala porque al final lo que hoy se ve ejecutado no corresponde al proyecto autorizado, porque cuando empezamos a hacerlo hubo mucho desacuerdo entre vecinos, algunos porque no querían que RTP bajara y subiera pasajeros allá, otros porque no querían ese camellón central que fuera continuo porque quieren seguir entrando directo y son 30 coches y ustedes entienden muy bien que cuando uno ve los aforos globales pues por 30 coches vete a dar una vuelta y no pasa nada y origino que cuando comenzaron las obras lo pararan. Sí tiene el gobierno pendiente concluir una concertación con los vecinos para ponerse de acuerdo porque el proyecto como usted bien señala contempla *rebos* como los de Santa Fe, lo que usted llama rampas pretenden ser *rebos* que sin duda habría que ver si se complementan o mejoran pero efectivamente la idea era que el peatón que viene por las banquetas laterales justo en la zonas que mostro el maestro con estos caramelos, tendría un *rebo* que permitiría que de la banqueta lateral cruzara al centro, en el camellón central caminará con seguridad y no tuviera que está atravesando entradas y salidas de Supervía y al final hacia la zona de la acera, con otro *rebo* poder regresar, pero no está concluido y esta es una llamada de atención sumada al lamentable accidente que hubo pues para que las cosas se terminen y se terminen bien. Sé que el gobierno ya tuvo además de las reuniones de Leonel Luna, el Gobierno Central tuvo reunión con vecinos el lunes, pero me dijeron que solo fueron cuatro vecinos, creo que catalizara que se haga. En el tema que digo de manera extraoficial, creo que Leonel no esta tan preocupado porque también traen la controversia, en particular con Silvia Urquide, ella es la que he sabido que de manera más activa Leonel Luna está en contra del Centro Comunitario que Leonel Luna está queriendo construir allá.

Ing. Armando Díaz-Infante: Lo que me dijeron es que por la mañana todo el mundo se va a trabajar no es fácil que haya, segundo, algunos somos muy apáticos para ir a esas reuniones, esta niña Silvia Urquide se ha medio apoderado ahí pero tiene su contraparte.



11 de abril de 2013

Ing. Gerardo Merla Vignau: El tema de fondo es que Leonel luna quiere hacer un Centro Comunitario en tierra que sobro que no es de la Supervía que antes era la cancha de futbol. El argumenta que ahí había un Centro Comunitario que las personas que hemos conocido por allá, dicen que nunca vieron un centro comunitario, lo peor es que el Centro Comunitario él lo quiere para dar servicio a gente de la tercera edad que son de Santa Rosa, entonces lo que Silvia Urquide dicen que dijo, y queremos áreas verdes si de por sí la Supervía tomo parte de lo que teníamos como área verde y que fue nuestra área de donación, lo que sobro déjenlo como área verde, sin embargo Leonel sigue y de hecho va con esa construcción y por eso está más preocupado, porque para sumar a las coincidencias lamentables, lo que hacían los de la camioneta mal estacionados era precisamente ver con estos amigos de los puestos en donde se les reubicaba, de antemano sabíamos que había que reubicarlos, pero esto también entro en un impasse porque cuando llega la delegación con su centro comunitario tomaron las riendas para ver donde los metían ponían porque su centro comunitario era una variable con la cual no contábamos que hoy está ahí presente y en controversia.

Ing. Armando Díaz-Infante: Es la primera vez que oigo que el Centro Comunitario es para ancianos, como va haber entrada y salida de vehículos aquí, es imposible, me quedo boquiabierto. No puede ser, entonces se va a poner peor el asunto. Escogió un mal lugar, muy visible, pero mal lugar.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Yo con mucho gusto tomo nota de sus comentarios porque son perfectamente pertinentes, yo veo con la gente de Obras o de SETRAVI de propiciar una reunión nada mejor con gente como usted, razonable, entendida y que sabe, para que incluso quizá pueda ayudar usted al gobierno en lograr un poco de cohesión y coordinación con los vecinos, si quiere, sino pues ahí vemos, pero con gusto me llevo estos comentarios y los agradezco.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Oye Gerardo una pregunta, porque ustedes tienen reuniones permanentes con distintas autoridades ¿SETRAVI, Delegación, han mostrado

Handwritten signatures in blue ink, including a stylized 'a' and a signature that appears to be 'lu'.

Handwritten signature in black ink, with a large circular scribble above it and the initials 'M' and 'CA' to the right.



11 de abril de 2013

disposición? o ¿no tanto? Viendo que esta obra, no solo en esta parte ha tenido complicaciones de distinta índole, social y política, finalmente ahí va caminando pero este tipo de problema deriva justamente de la complejidad que se va a presentar cuando vamos dejando las cosas a medias, no resueltas satisfactoriamente en este caso para vecinos y peatones. Pero ha habido para caminar en la solución de este problema, que está muy clarito ustedes mismos consideran que es un problema. ¿Si hay posibilidad de que a corto plazo se pueda resolver? ¿Podemos nosotros como PAOT hacer algo para contribuir a que se dé esto lo más pronto posible?, que creo que es lo que conviene a todos.

Ing. Gerardo Merla Vignau: No está concluida la obra como bien señala usted, ¿por qué no se había concluido? Porque no hay acuerdos, yo creo que lo que hizo que esto se postergara es que hubo temas que cobraron un poco más de importancia, la malinche siempre estuvo un poco más presente, ha sido un tema socialmente más complejo y por eso yo creo que es desidia no hay otra palabra. Este accidente muy lamentable, creo que sí hizo que se voltee a ver con más cuidado el asunto, sé que hubo una reunión este lunes, confío en que habrá continuidad lo que puedo ofrecer con todo gusto, es informar a ustedes de manera oficial o extra-oficial cómo van, porque quizá ustedes pueden exhortar o propiciar o apoyar a que no se descuide el asunto que de veras se de seguimiento y se aterrice.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Ingeniero, en la SETRAVI nombraron como Director General en temas de trámites, es el área que da los dictámenes de impacto vial.

Ing. Armando Díaz-Infante: Vialidad y Transporte

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Debe ser Vialidad y Transporte, a una gente que tiene sensibilidad para estas cosas con quien ya hemos platicado.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Es Diana Quintanar, no tengo el gusto de conocerla pero tengo muy buenas referencias de ella.

Ing. Luis Armando Díaz-Infante: Yo me ofrezco a acompañarlos.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: No sé si quedo como Director.



11 de abril de 2013

Ing. Gerardo Merla Vignau: Diana Quintanar, es Directora General.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: No, pero el Director, el arquitecto

Ing. Gerardo Merla Vignau: Enrique, también es muy bueno, el quedo como Director de Área y esta con Diana Quintanar.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Enrique, antes él estaba como Subdirector y estábamos siempre con su jefe en controversias, creo que él nos puede ayudar porque él es el técnico que entiende muy bien sin ser Ingeniero, entiende muy bien estas cosas, entonces ahí incluso ustedes nos avisan, nos han ayudado en otros casos. Este es complicado por muchas razones, pero tampoco veo una gran complicación.

Ing. Gerardo Merla Vignau: No, y con las recomendaciones que dan usted da. Comprar una casa no lo veo tan fácil, el tema de los recursos ha sido muy complicado.

Ing. Armando Díaz-Infante: No es casa, es terreno.

Ing. Gerardo Merla Vignau: El terreno. Esta obra a diferencia de los segundos pisos implicó que se un fideicomiso con seiscientos millones de pesos para pagar indemnizaciones y obras sociales, nada más en Álvaro Obregón, entre obras pequeñas de rehabilitación de parques y demás, se hicieron más de ciento veinte millones de pesos, más el puente frente a la expo y el par vial que son otros trescientos millones de pesos, en lo que es Magdalena Contreras se hizo el distribuidor en Luis Cabrera y Periférico, el que hoy se usa, con un gasto cercano a los cuatrocientos millones de pesos y se hicieron obras sociales por ciento cincuenta millones de pesos, entonces el tema de recursos y más al cierre de toda obra está muy apretado, pero ustedes están haciendo recomendaciones muy razonables y de bajo costo, semáforos peatonales que sí están contemplados, hay muchas cosas que si se terminaran creo que ofrecerían tranquilidad a todos los vecinos de la zona, el problema es que no se ha podido concluir el proyecto que se tenía previsto.

Ing. Armando Díaz-Infante: Mala suerte por los cuarenta vecinos que vamos a perjudicar, yo lo sé y me duele, pero no veo otra salida, son dos calles que salen a la Avenida, todos en

Handwritten signatures in blue ink.

Handwritten signature in black ink.

Large handwritten signature in black ink, with a circled area and the number 13 below it.



11 de abril de 2013

algún momento dado somos sacrificados pero si seguimos dejando esto, se sigue aprovechando para que se atraviesen desde el lado derecho los que vienen de la Supervía para dar una vuelta, ya no quisiera más, ir a la cuestión ecológica en la presentación de ustedes, cuentan conmigo si ustedes lo desean.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Yo lo sé y le agradezco.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Pues adelante Paulina.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Muchas gracias, nos presentamos, Paulina Gómez yo estoy encargada del seguimiento ambiental de la Supervía, Arq. Carlos Rábago viene de la Supervisión Ambiental interna, solo para que tengamos un contexto, la Supervía tiene la supervisión ambiental que le reporta directamente a la Secretaria del Medio Ambiente, que es el Colegio de Biólogos y tenemos una supervisión ambiental interna que digamos que están atrás de nosotros en la obra, que nos recoge las cosas y demás, se coordina a través de SIGEA, tenemos la supervisión ambiental de la Secretaria de Obras y Servicios, afortunadamente a lo largo de 31 meses estamos entregando en este mes el vigésimo primer reporte de seguimiento de condicionantes ambientales a la Secretaria del Medio Ambiente, afortunadamente hemos tenido muy buena relación con la PAOT, hacemos recorridos periódicos con ellos, compartimos información y en ese ánimo estamos aquí. No sé qué tan familiarizados están todos con la Supervía, nosotros lo que preparamos es una presentación muy sencilla en lo que se refiere al seguimiento de condicionantes para explicar en dónde estamos y la segunda es concretamente relacionada con que es lo que vamos hacer con la restitución de los caminos de acceso de obra. La Supervía tiene una longitud confinada de cuota de 5.5 kilómetros que se prolongaron en 1.8 kilómetros para llegar hasta el periférico de manera general pues va a conectar la Autopista México-Toluca con el Periférico sur a la altura con a la altura de Luis Cabrera. En Luis Cabrera y Periférico la intención es que esta se integre con las dos autopistas urbanas que son los dos pisos del Periférico y con la visión general que se trata de un proyecto de información regional, que conecte las tres autopistas urbanas y las salidas a las autopistas que están en los extremos de la ciudad. En el caso de



11 de abril de 2013

Supervía, como bien ha indicado Gerardo, ha sido muy complejo, muy politizado, muy golpeado, muy observado, pero andamos en un avance de obra de alrededor del ochenta por ciento. Hoy la Supervía está en operación parcial entre la zona de Santa Fe y la zona de Luis Cabrera y Periférico, estamos operando un tramo de manera reversible, al que quiera hacer el trayecto completo lo puede hacer en el sentido hacia el poniente por las mañanas y en sentido hacia el sur por las tardes sin embargo, hay un tramo de la Supervía que ya está en operación en ambos sentidos que se encuentra entre los puentes de los Poetas que es Centenario y avenida de las Torres que es a la altura de la Anáhuac.

Ing. Armando Díaz-Infante: ¿Qué esperarán ustedes terminar junio, julio?

Arq. Paulina Gómez Luévano: Junio es la fecha en la que tenemos que terminar, entonces como bien indicaba el Ingeniero, no está terminado, estamos trabajando todavía en algunos entronques pero también había mucha presión por poner en operación los tramos que ya están terminados porque al final aunque atravesamos las barrancas y la obra no interrumpió el tráfico vial, de todas maneras con los camiones y todo, causamos muchas molestias entonces es importante ya que el tramo este en operación y que la gente empiece a ver cómo funciona a la autopista y que en realidad sí es un atajo, yo llamo a la Supervía un atajo, entonces hoy poniente y el sur se conectan en contados 5 minutos en la hora pico, alrededor de 20 minutos en las horas de mayor congestión. Rápidamente la Supervía tiene tramos en superficie, tramos en puentes y tramos en túneles. Los túneles es el tramo que no hemos terminado, nos falta uno de los cuerpos del túnel más largo que es el que conecta la zona de La Malinche cerca de La Loma, hasta la salida de Luis Cabrera, ese es un túnel de 980 metros de longitud, son dos cuerpos paralelos, uno de ellos ya está en funcionamiento, que es el que permite que hoy circulemos por la Supervía y estamos terminando la excavación del otro túnel.

Es importante decir también que la Supervía tiene tres autorizaciones ambientales, la primera es la de la Secretaría del Medio ambiente del Distrito federal, son unas cien condicionantes ahí listadas que tienen que ver con los cambios que se hicieron previo al inicio de la

9

lu

15

15



11 de abril de 2013

construcción, durante la construcción y una pequeña sección que se refiere a el mantenimiento durante la operación, la concesión de la Supervía es por treinta años entonces ese resolutivo ambiental aplica para los treinta años de operación de la Supervía, en este momento que les decía que vamos como al ochenta por ciento más o menos del avance de la obra, significa que tenemos tramos de la Supervía en donde ya pasamos por los preliminares y estamos en la sección de cierre de condicionantes de la etapa de la construcción y hay otras donde todavía hay una etapa de obra en donde estamos excavando todavía es un sitio de obra tal cual completamente, entonces les quiero compartir un cuadro con el que nosotros llevamos el seguimiento con la Dirección de Regulación Ambiental. La Supervía ha dividido las compensaciones ambientales que son a las únicas a las que me puedo referir ahora, fundamentalmente empresas, la Supervía comenzó su construcción en 2010 para concluir en 2013, las medidas que tuvieron que ver durante la construcción son las típicas de una obra cualquiera, tenían que ver con el manejo de los residuos, con el control de la obra, digamos ahí es una obra típica, en donde es atípica la Supervía, es en todas las medidas de compensación que fueron fijadas porque la zona atraviesa zona de vocación forestal, teníamos tres autorizaciones, la primera por la Secretaría del Medio Ambiente del GDF pero también tiene dos autorizaciones emitidas por SEMARNAT y una regularización que pasamos por PROFEPA. Para el cambio de uso de suelo forestal en algunas zonas de la Supervía y una autorización de impacto ambiental para esas mismas zonas que tuvieron cambio de uso suelo. La Supervía es una obra urbana, se ubica toda en suelo urbano, atraviesa dos zonas ambientales con un nivel de categoría de conservación, que es el Área de Valor Ambiental de Tarango y el área natural protegida de La Loma, ambas declaratorias tanto la de Tarango como la de La Loma tenían ya contemplada la construcción de la Supervía y por ello las medidas de compensación que fijo medio ambiente están destinadas a la conservación de esas dos áreas que son las que atraviesa. En el área de Valor Ambiental de Tarango, pasamos primero en superficie y después con un puente que vamos a ver con mayor detalle, y en la zona de la Loma pasa en un túnel, es un túnel de 650 metros que pasa completamente por debajo del Área Natural Protegida.



11 de abril de 2013

De las mitigaciones que tienen que ver propiamente con la restauración de lo ambiental, la principal medida de compensación fijada fue la restitución de arbolado por los derribos que se hicieron, la Supervía tuvo una autorización de la Secretaría del Medio Ambiente para retirar hasta veintiséis mil árboles a lo largo de todo el trazo, durante la obra y con un esfuerzo muy grande de modificar en ciertas partes el trazo, de mejorar los caminos de obra, de no desmontar el derecho de vía, de no desmontar la parte que se encuentra abajo de los puentes, esa afectación se redujo aproximadamente a la tercera parte, fueron retirados 9,500 árboles. Sin embargo, la compensación que se fijó de 108,000 árboles se mantiene, entonces desde el punto de vista del arbolado digamos que quedo una sobrecompensación, pero ha sido en espíritu, vamos a decir, tanto de la autoridad como de la concesionaria mantener, 108,000 árboles son muchísimos arboles más en una ciudad donde no es fácil ubicarlos. El resolutivo marca la obligación de restituir los arboles principalmente en la zona de la obra y en las zonas aledañas y hemos batallado muchísimo para encontrar sitio para asegurar 108,00 árboles. Entonces lo dividimos en nuestro programa de reforestación en tres años, estamos entrando en temporada de lluvias en el tercer año de nuestra compensación y lo que hicimos fue, obtuvimos el acuerdo de la Secretaria del Medio Ambiente para hacer la compensación en dos partes, la primera es que vamos a sembrar 96,500 árboles en número cerrados y el resto fueron transformados conforme la norma ambiental en servicios ambientales y son servicios ambientales que vamos a ir aplicando en las zonas que atraviesa la Supervía, de verdad ha sido muy complejo encontrar el sitio y los polígonos donde reforestar. Entonces una buena parte de la compensación de arbolado la estamos haciendo en la zona de Santa Rosa Xochiaca, en la Delegación Álvaro Obregón allá arriba en el cerro, en donde realmente es suelo de conservación, zona de infiltración y tenemos un nuevo convenio de colaboración con los ejidatarios, estamos trabajando con ellos, sembrando en sus viveros, recolectamos semillas. Entonces ya hicimos una primera parte de esa compensación que es la que les reportamos trimestralmente a la federación. Y ahí sembramos 10,000 árboles este año, en junio estaremos empezando la plantación de los siguientes 55,000 árboles.

ca

lu

17 H



11 de abril de 2013

Arq. Carlos Rábago: Me permites un comentario, ese proyecto en particular es uno que a mí me gusta muchísimo, porque está justo en la zona donde empieza la micro cuenca que contempla la Supervía, esta pegadito al Parque Nacional del Centro de los Leones en una zona que sufrió mucho en los incendios del 98 que está muy maltratada y los ejidatarios tienen la preocupación de reconvertirse en una zona forestal como lo era anteriormente, nosotros hemos encontrado desde el punto de vista social mucha participación, creemos que ambientalmente aporta mucho ese lugar por el tema de la recarga de los acuíferos y de la continuidad con el Parque Nacional. En zona de influencia de la Supervía en la mera esquinita en donde empieza la micro cuenca.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Ya hablaron de lo bueno, pero no quisiera dejar la duda de cómo es posible que no haya donde sembrar árboles y luego yo veo mucha tierra susceptible: Pongo como ejemplo los problemas que enfrentamos, en primer lugar tienen que ser tierras propiedad del Distrito Federal si va ser privada sería un poco más complejo, se ha hecho en algunos casos, lo adoptan, pero eso no pinta en un universo de 108,00 árboles. El Gobierno tiene un terreno que ustedes deben conocer muy bien que es el Parque de Los Álamos, que esta precisamente en la Loma de las Haciendas hacia abajo, terreno grande, sonaba a todo dar, hace años se hizo un esfuerzo porque ya iba a ser vivienda y lo rescataron como parque, entramos con los biólogos para ver las mejores especies y demás y a la segunda vez que íbamos a entrar nos negaron el paso, porque no tiene acceso libre. Y está rodeado por terrenos de propiedad privada que son los mismos dueños que colindan con las haciendas y con la Supervía. Es una triste realidad que se vive en la ciudad, con terrenos que no están en condiciones regulares, que uno los miras y cuando entras en la parte administrativa te encuentras con muchos problemas.

Ing. Armando Díaz-Infante: No hay apoyo de la autoridad, cuando es de interés público siempre tenemos nosotros la posibilidad de la expropiación, es lo último que nos gusta.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Y había un camino más rápido que sugirió y que lo vimos desde la Secretaria Martha Delgado, en donde ella también con toda la sensibilidad política de los

1 9 [Handwritten signatures]



11 de abril de 2013

grupos que tenía, lo que hizo fue hablar con ellos, al final se acabó la administración, no se resolvió nada, pero paralelamente con consejería se vio y creo que tienen toda la posibilidad de obligarlos a que les dé una servidumbre de paso. Desgraciadamente eso no se ha iniciado y con el cambio de administración sigue en veremos, ahí sí, yo creo que si la PAOT conoce el asunto puede como invitar a la consejería y decirle, ¿qué consideración han hecho al respecto? Desde mi perspectiva pues mejor deja algo regular que una negocian maltrecha en donde hoy que están de buenas te dejan pasar y mañana te niegan el paso. Como meter 20,000 árboles a un sitio a donde no tienes certeza de que vas a poder entrar mañana. Unas de las preocupaciones de la Secretaria era, y la entiendo, luego como lo vamos a mantener, que eso pasa ahí, pasa en La Loma, en donde con grandes esfuerzos ponen vigilancia pero no con muy buenos resultados porque es insuficiente y precisamente ahora las aportaciones que hará la Supervía pues da la expectativa de que todas las acciones que se tienen contempladas en el programa permitan mantener mejor, tanto Tarango, que espero que finalmente aunque sea una porción se haga de valor ambiental como la Loma que está declarada Área Natural Protegida, pero sí, la autoridad está perfectamente enterada y es de esos temas que no avanzan.

Ing. Luis Armando Díaz-Infante: Mira hace muchos, años Villa Verduum tuvo el problema de que necesitaba forzosamente hacer un cárcamo, no había donde y entonces a los vecinos se les dijo no hay más que estas tres posibilidades, podemos ir a la expropiación, si es que se puede negociar ustedes díganos cuál de ellos, fue la Asociación la que acabo comprando el terreno y seguir. Es otra cosa hablar con la Comisión Nacional del Agua, dijo que aquí no me siguen haciendo descargas así nada más, entonces yo creo que sí se puede negociar, sí se puede ver que sea un derecho de paso permanente, no temporal.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Y llegan camiones a tirar cascajo, y todo lo que no queremos que pase sucede.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Y ahí legalmente es lo que procede, para dar al dueño del terreno que dé a una vía pública el dueño del predio saliente obligación.

ca lu

19 M

ca



11 de abril de 2013

Arq. Paulina Gómez Luévano: Además de Santa Rosa Xochiaca, ese es el polígono más grande en nuestra reforestación en donde habremos andando al final alrededor de 55,000 árboles, del resto la Supervía ha ido reforestando polígonos mas pequeños, los mas grandes son la Alameda Poniente donde llevamos más o menos 12,000 árboles, estamos buscando sobre todo las zonas más próximas a la Supervía, la única excepción es un parque a reforestar en Iztapalapa que se llama Cuitláhuac, pero llevamos 55,500 árboles sembrados entre el primer año y el segundo año de la reforestación, nuestra obligación es cuidar de los arboles al menos un año y repetir los que no hayan sobrevivido, lo que hemos hecho como parte de estos servicios ambientales de los que hablaba, es instalar sistemas de riego para que eventualmente quien sea que vaya a dar mantenimiento tenga al menos un tanque de almacenamiento de agua, en las tuberías o algo y esperar que tenga mejor suerte en los siguientes años. Claro que los parques y las barrancas pues la empresa no es regarlos pero sí buscar que al menos el establecimiento quede cubierto.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Una pregunta, de los 108,000 que piensan plantar, ¿cuál es el porcentaje que estiman de sobrevivencia?.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Dependiendo de los sitios en nuestros índices de supervivencia, el peor debe haber andado como por el 65% pero se restituyeron los que se murieron y en el mejor de los casos que es el Parque Cuitláhuac son su sistema de riego que está a todo dar, entonces para cada sitio se hacen polígonos de verificación tenemos bitácora de todos, dónde se sembró y el cuidado, mantenimiento etc., al final del año se hace la visita con Bosques Urbanos, algunos las hemos hecho con la PAOT y en ese momento que se cumple el año, en el aniversario de los arboles es cuando hacemos la entrega de los árboles, aunque hemos sembrado ahorita 55,000 árboles, solo hemos entregado la reforestación del primer año estamos en el proceso de entregar los del segundo año.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: ¿A quién se lo entregas?

Arq. Paulina Gómez Luévano: A Regulación Ambiental, a Bosque Urbanos.



11 de abril de 2013

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: A Medio Ambiente

Arq. Carlos Rábago: Quien debe otorgar la liberación como tal de la condicionante pues es la DGRA, pero esos recorridos de visto bueno y que han firmado minuta, han sido con la DRUPC concretamente como dice Paulina, fue para reforestación de 2011 y se hicieron con la gente Horacio Medina.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Cómo podríamos hacer entre ustedes, nosotros y el gobierno, algo adicional para efecto de garantizar que una vez entregado lo van a mantener, me preocupa un poco el hecho de que se entregan, la condicionante está muy bien, pero para efectos prácticos de servicios ambientales y todo lo demás.

Arq. Carlos Rábago: A nosotros también nos preocupa, de hecho, es un tema que fue puesto sobre la mesa, con las reuniones que tuvimos y con la agenda de trabajo ahorita con ella, pero si por acá también se puede ayudar a cerrar, si hay más aportaciones de ideas con mucho gusto serán bien recibidas, porque este es el momento, justo está el tema en la mesa.

Ing. Armando Díaz-Infante: Hay también una área en donde ustedes pueden trabajar, los caminos de acceso que están regresando la tierra.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Ese tema está en una presentación separada, ahorita entramos concretamente al de los caminos de acceso.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Perdón que te haya interrumpido, a lo mejor, no sé si quieren que nos esperemos al final, pero como va saliendo el tema, quería preguntarles también de la Alameda Poniente, ahorita hemos estado revisando el tema de La Mexicana en donde se quieren construir más de cinco mil seiscientas viviendas y una de las demandas de los vecinos de Santa Fe es un parque, un área verde, entonces la Alameda pero si está llena de respiradores y emisiones de metano, entonces no es un parque, me preocupa un poco que estén plantando árboles en un lugar que a lo mejor no es necesariamente el indicado, no sé si han contemplado esta situación.

AM a lu



11 de abril de 2013

Arq. Paulina Gómez Luévano: Sí, cuando estuvimos haciendo el programa de reforestación lo que nos encontramos es que esa zona de la Alameda se encuentra ya en la última aparte, los respiraderos efectivamente están ahí, ese es un relleno, pero digamos que si comparan los de Jardines de la Montaña con los de la Alameda Poniente.

Ing. Gerardo Merla Vignau: ¡Prados!

Arq. Paulina Gómez Luévano: Prados de la Montaña, perdón. Las emisiones de la Alameda ya son mucho menores y lo que tiene es que es un relleno en pésimas condiciones, efectivamente no funciona bien como un parque, medio lo administra Servimet, hay unas Ligas de Fútbol.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Entonces hay unas Ligas de Fútbol que rentan el estacionamiento, lo que nosotros encontramos es que sembrando especies nativas en algunos de los polígonos de la Alameda, lo que sí estas sembrando son las bases para que en unos años, si nadie siembra los arboles hoy, nunca va a transformarse ese sitio en un parque. Ese sitio de la Alameda nos ha costado más trabajo que otros sitios porque el suelo es malísimo, entonces ¿qué ha implicado? Que cuando siembras un árbol tienes que hacer mejoramiento del suelo, mejorar los cajetes, hacer un buen sistema de riego, hay vandalismo, entonces los que quieren las canchas les estorban los árboles, en casi todos los sitios de reforestación, el tema vecinal ha sido el más complejo, porque uno creería que todo mundo quiere sembrar árboles y no es cierto, me estorba porque levanta mi banqueta, porque me tira la barda, porque me tira hojitas, porque tapa mi vista. Entonces tenemos mucho vandalismo por todos lados, y en esta temporada de secas además hemos tenido incendios. Pero efectivamente en la Alameda estamos sembrando fundamentalmente encinos, muchos agaves, que los agaves aguantan muy bien en ese suelo que esta de verdad tan malo y la Alameda ahí la lleva, no estoy diciendo que ya sea un bosque como tal, pero lo que están sembrados ahorita son las bases para que en el futuro ahí sí halla una masa forestal importante, ¿Qué había sembrado en la Alameda? Unos eucaliptos, que yo creo que era lo único que lograba crecer en ese sitio y hay unos asentamientos ahí medio



11 de abril de 2013

diferenciados, es un sitio complejo sin duda, pero ya se empezaron a sembrar los arboles así que uno esperaría que en unos 8, 10, 15 años en la Alameda estuvieran o ya fueran exitosa buena parte de los árboles que se sembraron ahora.

Ing. Gerardo Merla Vignau: A mí me gustaría un poco abundar, hice un recorrido allá, hace 15 días. No sé, las urbanistas sabrán mejor que lo define como parque, pero sí tiene entre 6 y 8 canchas de futbol que se usan intensamente todos los fines de semana y lo que yo interpretaría de manera inicial, es que de nuevo es la falta de recursos que lo va tirando al olvido y solo las ligas que generaban algunas cuotas para mantener esas canchas de tierra bien, funcionaban; los caminos que tiene de asfalto son accesible, pero el resto de parque verde, es pasto crecido mal cuidado y luego fueron aventando cosas, desechos de obras del gobierno. El tema de la reforestación fue pretexto para que si ustedes van ahora la maleza esta corta, se apilaron unos durmientes y demás, lo que me dicen es que la gente empieza a usar mucho más ese parque como tal, los espacios que tienen asadores se usan mucho más los fines de semana, se está rescatando como espacio público. Y el tema de los respiradores mi entendimiento, sin que haya yo visto el estudio técnico, pero como dice Paulina, la emisión de gases no es un volumen que deba preocupar, no es irresponsable invitar a la gente a que camine por allá, entonces creo que sí es una área aprovechable que se puede mejorar y que va en ese camino.

Lic. Carmen García García: Se me ocurre ahorita y no sé si lo que se me ocurre sea muy difícil, en algunos parques, en la mayoría solo hay eucaliptos sembrados a lo mejor a manera de buscar predios pueden proponerle a la Secretaria del Medio Ambiente como restitución de arbolado alguno de estos parques.

Arq. Paulina Gómez Luévano: En la Loma de hecho, entramos como parte de los servicios ambientales hicimos restauración de suelo. El Área Natural Protegida tiene recientemente un programa de manejo y parte de él es el Programa de Restauración de Suelo. La Loma tiene un problema muy grave de erosión, hay unas reforestaciones añejas de eucaliptos muy denso, hay sobre densidad de árboles en general, de eucaliptos en particular, en algunos de

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



11 de abril de 2013

esos sitios nosotros trabajamos en reparación de las cárcavas y lo que hicimos fue hacer algunas obras hidráulicas para desviar el agua, meter un poco de material para terracear y poder reforestar la capa superior, en algunos de esos sitios justamente lo que hicimos fue sacar los eucaliptos y los sustituimos con encinos, con pingüicas, sobre todo con muchas arbustivas, de hecho las cárcavas de La Loma, aunque es una autorización que emitieron a favor de la CORENA, los trabajos de ingeniería los estamos haciendo nosotros como parte de los servicios ambientales. Se hizo en dos partes, entonces primero se hizo una cárcava modelo para ver a que podemos aspirar, esa cárcava modelo en una pequeña superficie, va muy bien, es una cárcava que ya tiene una capa de vegetación y los árboles están bastante bien, con riego tres veces a la semana, mejoramiento, composta, etc. digamos que cuando se entra en ese detalle se tiene mucha mejor posibilidad de sobrevivir, entonces es lo que decía, una parte de los árboles -de qué sirve sembrar 108,000 árboles y al año dejarlos secar- siembras la mayor cantidad de árboles, que te sea físicamente posible que sea viable y la otra parte la inviertes en los Servicios Ambientales que permitan mejorarle las posibilidades, tampoco puedes garantizarlo por completo pero le puedes dar una mejor posibilidad de sobrevivir, con sistemas de riego, algo de mejoramiento de suelo, en Cuitláhuac por ejemplo, en el parque que restauramos, había mucho cascajo, basura, un suelo fatal y ahí se trabajó en un polígono relativamente pequeño para el tamaño del parque, como una cuarta parte del parque, pero de verdad que ha sido muy exitoso. Y es un parque muy visitado en una zona muy cercana a la Central de Abastos.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Había mucho depósito de residuos, no sé si ya no.

Arq. Paulina Gómez Luévano: En el polígono en donde nosotros trabajamos está bien.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: ¿Cuánto es ese polígono? Porque es muy grande el parque.

Arq. Paulina Gómez Luévano: A ver ahorita lo checamos



11 de abril de 2013

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: No, no te preocupes ese Mónica por ejemplo esa es la información que nosotros queremos, debe estar en nuestra página. Ir identificando cumplimiento de condicionantes, independientemente del rigor en cumplimiento de condicionante que vaya palomeando Medio Ambiente que nosotros estemos y es la idea de nuestra página que cualquiera pueda ver cómo va, La Loma, es la idea ver el nivel de supervivencia, etc. irnos un poquito más al fondo.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: ¿Cuántas condicionantes tenían en total?

Arq. Paulina Gómez Luévano: En total el resolutivo trae mas de cien, este cuadro lo que tiene son las que ya cumplimos, la podemos ver al detalle que quieran, pero si lo vemos de manera general, pero son temas de arbolado de áreas verdes y del dinero que aporta la Supervía fundamentalmente público que eran cincuenta millones de pesos y vamos conforme el avance de obra, hemos aportado 41 casi 42, la próxima semana toca la siguiente aportación, van a ser como a cuatro millones de aportar y a partir de este año que entra en operación, se empieza a aportar el 1% de los ingresos de las cuotas.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Perdón, no quisiera meter ruido, pero una de las propuestas que estamos trabajando, es tratar de darle a la norma sobre restitución de afectación de arbolado una posibilidad de manejo más abierto, más integral, si se quiere ver así hasta de paisaje, ecosistema, porque en algunas ocasiones te dicen que vas afectar un numero equis de árboles y la restitución tiene su equivalencia, la masa forestal, el diámetro, etc. pero porque no la restitución llevarla a camellones, áreas verdes, en ámbitos más urbanos, barrancas por ejemplo. Y aquí lo estamos trabajando con Medio Ambiente para que las condicionantes puedan ir no solo a restituir en términos de la norma, no, restituye en orden de prelación, y si ya no hay espacios los vamos buscar; en la zona hay muchas barrancas que requieren rehabilitación. Dedicar a través de este tipo de autorizaciones compensaciones más cercanas a las zonas.



11 de abril de 2013

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Porque aquí también el problema es que estamos más preocupados por la cantidad y no por la calidad, ¿en dónde meto 108,000 árboles? La realidad es que también las áreas verdes sobre todo en las zonas centrales, están muy saturadas, porque estas campañas de reforestación que nos da por el verde y a plantar en todos lados. Y es verdaderamente absurdo porque están en pésimas condiciones. Tenemos un dosel cerrado, oscuro hasta arriba que además genera inseguridad y un montón de problemas. Y no te sirve de nada si no hay restitución de suelo, que es muy caro. Pero además si no se hace con un proyecto y con un plan de manejo no sirve de nada. Yo he hecho medidas de restitución en parques urbanos, sobre todo en zonas centrales y lo que hemos acabado haciendo es negociar, me pides tantos miles de árboles, te doy la mitad, pero te restauro suelo, te hago proyecto, metemos infraestructura de riego, equipamiento urbano, consulta pública, manejo, ponemos quiosco, mobiliario. Hay muchísimas cosas que hacer para rescatar espacios públicos, no nada más es sembrar a lo tonto.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Pero la norma solo marca la restitución del árbol, lo que hemos encontrado es que se tienen que reparar las tres capas.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Todo tienes que hacerlo, y entonces te conviene más decir te hago el 30% pero de muy buena calidad, o te hago el parque Cuitláhuac completito, pero te lo dejo en óptimas condiciones funcionando, incluyendo programa de manejo.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Perdón Claudia, ¿los 26,000 o 108,000 árboles derivan de las tres autorizaciones?

Arq. Paulina Gómez Luévano: No, los 108,000 vienen de la autorización local, la que fijo la federación es doce hectáreas, misma superficie por el cambio de uso de suelo.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Bueno pero el cambio de uso de suelo en todo caso se va al fondo ¿no?

Arq. Paulina Gómez Luévano: Fueron las dos cosas, restituimos en hectáreas, más en dinero en el Fondo Ambiental Forestal.



11 de abril de 2013

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Sí, porque de repente los distintos instrumentos ambientales...

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Te piden cosas distintas.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: No, te duplican. A nivel federal, cambio de uso de suelo, impacto ambiental te duplican.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Ahora paso al tema de caminos. Los caminos de acceso son las obras utilizadas para la construcción de los puentes 1 y 2 de la Supervía Poniente. Son zonas incluidas en la resolución administrativa emitida por Secretaria del Medio Ambiente del D.F. y cuenta también con la autorización de cambio de uso de Suelo Forestal Temporal, así como de impacto ambiental por parte de la SEMARNAT. Las autorizaciones citadas ordenan la restitución de estas zonas al final de los trabajos de construcción. La restitución de los caminos es la última parte de las medidas de mitigación del proyecto en el sitio. La primera parte fue antes de iniciar la construcción y tuvo que ver con la construcción de dos viveros, con el rescate de fauna en el sitio de obra, con el rescate de flora. Y entonces cuando decíamos de los 26,000 árboles, se afectaron en realidad 9,000, pero además hicimos el rescate de alrededor de 3,600 árboles, todos los que tuvieran menos de 5 cm. de diámetro a la altura del pecho, que están resguardados desde hace dos años en los viveros de la Supervía y también se hizo el rescate de la capa de suelo. La segunda etapa tuvo que ver con la construcción y lo que tiene que ver con lo forestal, se hicieron los derribos y la tritura de los residuos forestales, la habilitación pedraplenes en los cruces con escurrimientos, son complejas las condiciones de los caminos. Para esta tercera y última etapa, habiendo concluido con la construcción se procede a la restitución de caminos conforme a los siguientes programas del resolutivo. El resolutivo del Impacto Ambiental tiene cien condicionantes, pero tiene sobre todo el diseño y la implementación de estos programas de restitución ambiental que son el Programa de Restitución de Taludes, el Programa de Rescate y Re-utilización de Suelo Orgánico, el de Manejo de Residuos Forestales, el de Conservación Hidrológica, Rescate de Flora y el Programa de Reforestación. Este es el



11 de abril de 2013

puede del Baluarte, esta es una enorme obra federal, esta foto me gusta porque en el Baluarte con todas las ventajas que tiene, es una obra donde no hay restitución y esto es típicamente lo que sucede en los puentes en la obra civil que se construye en este país, sobre todo en condiciones que son extremas, pero eso es lo que generalmente sucede, las afectaciones de los puentes no vienen solamente sobre todo en el desplante de los puentes, sino tienen que ver en el cómo llego, cuáles son las vías de acceso.

Entonces, la restitución de caminos no es una práctica de obra habitual en las construcciones de la ciudad en este país, en el caso de la Supervía forma parte integral del Programa Ambiental y consiste en la implementación de medidas conducentes a la recuperación ambiental de los sitios afectados temporalmente como accesos, evitando afectaciones continuas de erosión por la ausencia de vegetación, esto es el objetivo general.

Arq. Carlos Rábago: Esto es importante recalcarlo, por las condiciones propias de las barrancas y de cómo se lleva a cabo la obra civil, no es posible dejarlo como estaba, sino evitar sobretodo problemas de erosión por la ausencia de vegetación.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Y el recuperar el Servicio Ambiental de la zona como estaba, ¿es posible?

Arq. Carlos Rábago: Cuando hablamos de Servicio Ambiental, quizá habría que precisar qué Servicio Ambiental, en términos por ejemplo de captura de carbono pienso que hemos quedado bastante cercanos, en términos de respetar la hidrología quedamos muy cercanos, en términos de condiciones paisajísticas, yo diría que no nos fue tan bien.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Yo te diría los principales de la zona.

Arq. Carlos Rábago: Los principales que yo consideraría que son captura de carbono, continuidad de la vegetación e hidrología local, pienso que quedamos muy bien calificados, pero pienso que quedamos bastante bien.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Ahí fijate que les podríamos dar, bueno ustedes tienen información, pero como Centro GEO, la información, creo que para esa zona sí tenemos la



11 de abril de 2013

identificación de la importancia de la zona desde el punto de vista de servicios ambientales en tres rubros fundamentalmente, captura de carbono, recarga y hábitat en términos generales, entonces habrá que ver esta zona, debe tener por las características ser una zona cercana al desarrollo urbano, vale la pena, les aportamos esa información si les es útil, pero en un programa de restauración, uno estaría pensando un poco eso, si no le vas a devolver a esta zona el paisaje que tenía, pero sí en términos de servicio ambiental, funcionamiento, dicen los biólogos mantener la integridad funcional del ecosistema.

Ing. Armando Díaz-Infante: Aquí yo agregaría algo, dejar de tal manera protegida la zona que no se nos vengán asentamientos irregulares, ese es el otro gran peligro, ahorita yo tengo mucho ahí en donde está la barranca de Guadalupe, porque ya tenemos los asentamientos pegaditos, entonces en cualquier momento se vienen sobre la barranca, entonces cómo la vamos a proteger, me gustaría escuchar algo.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Vamos a precisar cuáles son los caminos que serán restituidos, son los caminos de acceso a la construcción del puente uno que están dentro de Lomas de Tarango y el camino de acceso al puente dos en Las Águilas, hubo cambio de uso de suelo, voy hacer la precisión también para estos caminos que terminaron por no utilizar, no hicimos esa afectación, digamos que haciendo ese tipo de cosas pasamos a la tercera parte de la afectación, la segunda es que tampoco se hizo el desmonte, entonces en Las Águilas sí utilizamos esa primera ronda de camino, esta segunda y este tramo del camino. Qué caminos no van a ser restituidos, los caminos dentro de la ANP La Loma, debido a que eran originalmente caminos y seguirán siéndolo de conformidad con la CORENA, ellos los utilizan de acceso para dar mantenimiento a la zona, entonces el acuerdo con ellos es que se retira la malla ciclónica de estos espacios confinados para que las actividades de construcción no se desparramaran y lo que vamos a hacer es retirar al final y vamos a descompactar la tierra. El procedimiento de restitución ultra certificado, consiste en el retiro de las instalaciones provisionales, se hicieron algunos puentes para que usaran los cauces federales, la limpieza general de los sitios, la reintroducción del suelo que esa es la parte



11 de abril de 2013

más importante de todas, el tepetate producto de la excavación de los túneles, la Supervía habrá excavado al final más menos un millón cien de metros cúbicos de tepetate por la construcción de los túneles. En toda la excavación de la Supervía ronda el millón de metros cúbicos.

Ing. Armando Díaz-Infante: ¿A dónde se mandaron ese millón de metros cúbicos?

Arq. Paulina Gómez Luévano: Esa precisión no la tengo en números.

Ing. Armando Díaz-Infante: Y de ellos, ¿cuánto van a regresar a su sitio original?

Arq. Paulina Gómez Luévano: La Supervía ha sufrido por la falta de sitios de tiro autorizados en el Distrito Federal donde no hay tiros, entonces todos los tiros están en el Estado de México, hemos trabajado en 31 meses de construcción de la Supervía con al menos 4 tiros, el primer tiro está en un sitio en Huixquilucan que se llama Gravamex, el segundo que utilizamos está en el valle de Chalco, ahí son dos predios cercanos, el único del Distrito Federal se llama Yehualique está cerca de la zona de Iztapalapa, un volumen importante se fue a la restauración de suelo de La Loma, ahí hablábamos de las cárcavas, el suelo que excavamos del túnel de abajo fue utilizado en la restauración arriba, ahí debemos haber utilizado como ciento y tantos mil metros cúbicos de material, porque al final el material resulta es tepetate, no son residuos, es material producto de la excavación. Y la otra parte va a regresar a los caminos mencionados. En el camino uno de Tarango vamos a meter como 65,000 metros cúbicos, ahorita precisamos cómo va a ser esto de la reintroducción del material. Después de la reintroducción del suelo viene la conformación del suelo, lo que se hace son hacer terraceos, contracunetas, unos taludes, unas terrazas, unos centros de piedra, que forman parte del programa de conservación hidrológica para que el agua escurra por donde escurría antes, la otra parte la de introducción de una capa de suelo vegetal, cuando empezamos la obra apartamos el suelo vegetal, lo tenemos almacenado y ahorita lo vamos a regresar en una última capa. Se reintroduce el material vegetal nativo, que fue rescatado de los sitios de obra que ya lleva dos años en el vivero y la última parte es la

Handwritten signatures and initials in blue ink.



11 de abril de 2013

reforestación con especies nativas, tenemos algunos que ya crecieron en el vivero pero tenemos que introducir material. También simplificado, los caminos de acceso tienen dos secciones tipo, una es la sección que nosotros llamamos "en cajón" en donde el material fue extraído y se crearon unos taludes en algunos casi verticales donde se salió el material, entonces tenemos árboles en la parte alta, esta es la zona del cambio de uso de suelo, y donde lo que vamos a hacer es meterle material, con todo el tepetate que tenemos para reintroducir, la capa con algo de pendiente dependiendo de dónde se encuentre, y después la reintroducción de vegetación, ese es un tipo de camino, pero tenemos otro tipo de caminos donde están en "balcón" en las barrancas fundamentalmente, lo que se hizo fue cortar la tierra aquí, se hicieron algunas obras de contención con costaleras, con manejo de residuos forestales, la intención al final va a ser meter algo de tierra pero aquí no se puede meter mucha tierra, porque implica obra, entonces la restitución de caminos, entonces la restitución se hace en estos dos tipos de sección, en "balcón" y de las secciones en "cajón" de los tres caminos que vamos a restaurar, es donde vamos a reintroducir alrededor de 65,000 metros cúbicos de material.

Ing. Armando Díaz-Infante: 6.5% de lo que sacaron.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Pero no en ese sitio, digamos que en esos tres caminos nosotros excavamos 102,000 metros cúbicos y vamos a reintroducir 66,000, 60% del material que extrajimos.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Porque el túnel que sería otra historia para estos efectos.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Entonces este es el esquema general, en algunas zonas vamos a tener unas mallas vegetales y en otras una reforestación de nuestro programa, donde vienen los árboles y arbustos reforestados en los caminos planos, esto también es esquemático pero es en las zonas de reforestación en las terrazas. Este es el puente uno,



11 de abril de 2013

esto es Las Águilas y este Los Poetas, este puente es altísimo cruza la barranca, en esta foto se aprecia que no retiramos los árboles que están en la zona del puente.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Que eso incluyo el cambio de uso de suelo.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Exacto, pero hay un camino que viene a dar a este apoyo y otro que viene a dar a apoyo tres. Esta línea amarilla delimita el derecho de vía, estas son algunas de las instalaciones provisionales que es donde teníamos las casetas de obra, el campamento, esta ya completamente la retiramos

Ing. Gerardo Merla Vignau: Yo siempre resalto el contraste entre lo que ven en este puente y lo que mostro Paulina antes del baluarte y demás, de verdad si van se ve la cañada intacta y si acaso solo los caminos son los trastocados, creo que sí es una obra que, no soy el indicado para decirlo, pero se hizo con gran cuidado.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Esta es la zona de la barranca, el puente cruza este extremo, esta es la barranca de Tarango, digamos que los caminos de acceso se hicieron en la zona de la ladera de la barranca, la zona que estaba arriba por donde viene la vialidad es la zona de pastizales, ahí no hubo casi ningún retiro de árbol, de hecho ahí. Esta es una foto de la semana pasada, entonces esta es la barranca al centro viene el cauce, se alcanza a apreciar perfectamente donde se abrieron los caminos, y a lo mejor alcanzan a ver que aquí ya está el talud de lo que estamos restituyendo, esta parte más clara es el tepetate y lo que viene arriba es la zona en donde pusimos suelo orgánico. En este camino dos el proyecto contempla la introducción de 15,000 metros cúbicos de tierra y vamos como en 14,000, en el recorrido van a ver en cuanto al tepetate ya está, terminamos en la zona que está en el cajón. En el camino uno, es el que sigue, no hemos iniciado más que en la zona de los apoyos de las zapatas, ya arriba viene el puente, están los apoyos y aquí se alcanzan a apreciar tal vez dos terrazas, este era un hormiguero de obra, donde había campamentos, se aprecia que en la barranca siguen los árboles, hay un corte directamente que es donde vienen los apoyos, se conformaron estas terrazas, y se hicieron plantados de contención.



11 de abril de 2013

Arq. Carlos Rábago: Yo quisiera aprovechar esta foto para destacar también en cuanto al cuidado de las barrancas, por ejemplo en este camino nos encontramos con tres hendiduras que eran drenajes laterales de la zona alta de Tarango, y normalmente lo que se hubiera hecho en una obra civil de estas características, el Ingeniero no me dejara mentir, es relleno con el mismo corte que se viene haciendo en el camino y aquí lo que se hizo fue evitar esos rellenos para conservar la hidrología propia de la barranca con todo y que ese no es un cauce perene ni mucho menos, pero sí es claramente un dren de la zona alta de Tarango, entonces se pusieron estos puentes provisionales, en lugar de rellenar, entonces creo que hemos ganado mucho en este aspecto

Arq. Paulina Gómez Luévano: Esta es otra parte del camino en la sección en "balcón", aquí ya solamente falta la introducción de la vegetación, en la de abajo se ven las cunetas de piedra. Este es el camino que da del lado derecho. Este es el segundo puente, el que hablaba el Ingeniero hace un momento, las Águilas viene por acá, Desierto de los Leones aquí, avenida Toluca, la Supervía vienen en un puente, después en un túnel que cruza las avenidas, entonces para hacer este camino, este es el camino que llegaba a este apoyo, este puente ya está terminado, pero este es el otro camino que vamos a restaurar, entonces como que la mitad más o menos es una sección en "cajón 2 y a partir acá, bajo la ladera es una sección en "balcón". Estos son los trabajos de manera general.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: ¿Cuándo presentan formalmente el Programa de Restauración?

Arq. Paulina Gómez Luévano: Este programa de Restauración está en el área de conservación hidrológica, en el manejo, está repartido, esta es la verdad la primera presentación solamente hablando de los caminos, vamos a presentarlo a Regulación Ambiental en cuanto abran la ventanilla, la próxima semana.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Preguntas, comentarios; Gustavo.



11 de abril de 2013

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Gracias por la oportunidad que nos dan de poder intercambiar con ustedes estas cosas, yo quisiera sugerir Procurador si me permites, ahorita que Paulina decía del recorrido de mañana, me gustaría sugerir que hagamos un recorrido con ustedes. En un par de meses, pero yo creo que si ya agarramos este tema le debemos dar seguimiento y continuidad como Consejo Técnico Asesor obviamente como Procuraduría también, por ejemplo una de las cosas que me interesaría saber para una siguiente reunión es lo que decías de las condicionantes. Cómo es que en efecto, se puede dar seguimiento a las condicionantes, y si hay alguna que no, decir por qué, poder tener un poquito de espíritu de buena fe de las dos partes, hay una serie de oficios por ejemplo Mónica, la Subprocuradora le hizo llegar en su momento a Alejandro Nissen, diciéndole sobre las afectaciones ambientales, por ejemplo darles a ustedes esta información, para que ustedes la pudieran ver y ya en una siguiente reunión, que hay una recomendación que hicimos aquí, como Consejo Técnico Asesor a la Secretaria del Medio Ambiente en su momento, con una serie de preocupaciones en materia de aire, de suelo, de agua, de residuos etc. Que a lo mejor también valdría la pena ver si esas preocupaciones fueron atendidas de esta manera y a la mejor hacer una reunión partida en dos momentos, una en que podamos estar así y a lo mejor vamos a estar por allá, en ese mismo día hacer un recorrido y que nos vayan diciendo sobre las condicionantes, porque creo que cuando vas a campo, cuando estas en el lugar haces toda la defensa del proyecto, entonces yo quisiera sugerir que hagamos una segunda reunión en dos, tres meses donde podamos realmente volver a tocar las cosas con más detalle, particularmente el tema de las condicionantes porque como ustedes saben, muchas de las autoridades imponen condicionantes y a lo mejor están cumplidas pero no sabemos, pero lo que hemos visto, por lo menos en la práctica personal, es que no se cumplen pero no pasa nada, estoy viendo que ustedes sí lo están haciendo y sería muy interesante poder estar en campo y verlo, me parece que un historia tan cuestionada en su momento, como tú misma lo dijiste, intervención de la Secretaría Federal, Secretaría Local, Procuraduría, Comisión de Derechos Humano, Ciudadanos, en fin, en un momento dado se pueden convertir en historias de éxito, hay que ver si puede ser el caso y a mí me gustaría estar en el



11 de abril de 2013

sitio con los técnicos y con la Procuraduría para que realmente nos podamos convencer de que las cosas se están haciendo correctamente.

Ing. Armando Díaz-Infante: Yo estoy de acuerdo contigo y propondría concretamente en la águilas hay un "Superama" donde hay bastante estacionamiento, donde ustedes podrían hacernos el favor de rentar algo, incluso un camión para que anduviéramos juntos, para poder estar hablando ahí, y de regreso nos vuelven a dejar ahí. Yo creo que podría ser una posibilidad.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: La idea era, nuestra sesión de Comité, es tener esta reunión especialmente con estas características y una segunda hacer una visita a sitio. Yo creo que como dice Gustavo valdría la pena y si están pensando entregar la obra en un par de meses hacerlo después de esa entrega, ya que termine. Yo te diría que lo duro de restitución seguramente ahí va empezar, y va ser bueno tener un monitoreo y nosotros ir revisando. La otra Gustavo es, fijate que nosotros en la página PAOT tenemos ese listado de condicionantes, ahí vas a ver las ciento y tantos de condicionantes, y lo que Medio Ambiente ha dicho en términos de cumplimiento y lo que la PAOT opina en términos de ese cumplimiento, ahí está, quieres un listado un poquito largo, de repente hace referencia a muchos oficios, a mucho detalle, pero ahí está. No sé si es este mismo Mónica, o ¿es la versión nuestra?

Arq. Paulina Gómez Luévano: No, esta es una versión interna.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Y también déjame decirte que cuando nosotros tenemos duda les preguntamos a ellos, les preguntamos a Medio Ambiente y cuando tenemos algún desacuerdo, entonces yo creo que sí es muy pertinente la propuesta.

Ing. Armando Díaz-Infante: Nada más, una diferencia. Yo digo, ¿Para qué dentro de dos meses? En dos semanas, ya ahorita se puede visitar perfectamente bien yo he recorrido el tramo muy bien.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Yo porque Gustavo dijo dos, tres meses

35 M



11 de abril de 2013

Ing. Armando Díaz-Infante: Yo creo que antes que se retiren máquinas y todo, vale la pena el verlo.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: La obra, pero sobretodo el cumplimiento de condicionantes

Ing. Gerardo Merla Vignau: Entonces la obra ejecutada más bien, no la que está en proceso.

Ing. Armando Díaz-Infante: Y la que está en proceso, con un camión que rentes tú, nos vemos ahí en el "Superama" que está en las Águilas, ahí todos podemos dejar el coche, es muy grande. De ahí salimos en un camioncito del tamaño que necesites para los que somos y le damos una vuelta. Digo, yo he recorrido la Supervía dos veces, ya la conozco bien.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Fuimos juntos una vez.

Ing. Armando Díaz-Infante: Bueno, pero nada más vimos el tramo cuando estaba en construcción por debajo de las Águilas.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Aquí solo es tema de agenda, para ponernos de acuerdo con los Consejeros que puedan.

Ing. Gerardo Merla Vignau: ¿De cuánto quieren que sea el recorrido? Lo digo para que pensemos que sería un día entre semana ¿De tres horas? Déjenos proponer un recorrido, proponiendo los puntos, privilegiando el cumplimiento de condicionantes.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Representativo para ver diferentes cosas, obra en proceso, condicionantes...

Ing. Gerardo Merla Vignau: Esta bien, lo acotamos a tres horas entonces, y les proponemos

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Y ustedes nos proponen y ya hacemos aquí nosotros en la PAOT la sugerencia a los Consejeros, dependiendo de sus agendas

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Nos podrían sugerir un par de fechas.

Ing. Gerardo Merla Vignau: A ver si lo hacemos a principios de mayo o finales de abril.



11 de abril de 2013

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Tengo una pregunta con respecto al tema de reforestación, entiendo que la idea es privilegiar las zonas aledañas pero se pudiera ser en otras partes de la ciudad, por ejemplo estoy pensando en la segunda sección de Chapultepec, que tiraron cientos de árboles hace poco, en un programa de limpia y de poda, no sé si por ejemplo en lugares como esos se pudiera.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Mira la realidad es que ese sitio se lo dieron a las autopistas urbanas, a la autopista urbana norte, la otra es que nosotros ya tenemos definidos los sitios en donde vamos a meter todos nuestros arbolitos, la tercera como presión que el resolutivo dice que tiene que ser en la zona cercana a la obra. Lo más lejos que nos dejaron ir fue a Santa Rosa y era suelo de conservación.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Pero porque no nos dices que zona te preocupa y lo que podemos hacer con todo gusto, porque vemos con frecuencia a las personas de la Dirección de Evaluación y Regulación, preguntar si esos sitios que te preocupan están contemplados en la Autopista Urbana Norte o que previsión tiene al respecto.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: No, mencionaba el tema de la zona centro porque fue obvio.

Ing. Gerardo Merla Vignau: No, pero si hay un sitio que ustedes conocen que sea importante atender con gusto lo ponemos sobre la mesa porque con esto y con otros proyectos están ellos queriendo medidas de compensación.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Ahora, ya no quedan zonas, ¿ya tienen donde poner los 108,000?

Arq. Paulina Gómez Luévano: Voy a corregir el número que dije, perdóname, no son 96,000 son 93,000 árboles y el resto en servicio ambiental.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Entonces ya tienen donde ubicarlos, es que yo soy de la idea de mejor platicar menos, presentar proyecto de diagnóstico, el proyecto de ejecución y todo sustituya parte del arbolado, mas todo mobiliario, todo lo demás. Yo prefiero eso



11 de abril de 2013

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Es un trabajo Claudia que tenemos que hacer hacia Medio Ambiente

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Es que eso es lo que hay que empezar a ver con ellos.

Lic. Carmen García García: Y que en la norma no solo venga sembrar tantos árboles, sino un programa integral de restitución.

Mtra. Claudia Reyes Ayala: Exactamente, que sea un proyecto completo, luego vale más la pena.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Incluso en nuestros servicios ambientales, pusimos un parque de bolsillo.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Eso está claro y se ha hecho el esfuerzo, lo que se hizo en Santa Rosa, es muy gratificante porque es integral. A la comunidad le dio empleo durante tres años, ellos mismos siembran la semilla, la cuidan, siembran los árboles y ven que se mantengan.

Arq. Paulina Gómez Luévano: Siembran más de lo que nos venden a nosotros.

Mtro. Gustavo Alanís Ortega: Nada más comentar por último si en un momento dado lo consideran aquí en el Comité, invitar también a la Secretaría del Medio Ambiente.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Aprovecho para comentar, que platicando con la Secretaria le comentaba de esta reunión, le dije te vamos a invitar, sin problema porque hay cosas que a mí me gustaría que estuviera SETRAVI, sobre todo por la parte que nos presentó el Ingeniero, pero a la siguiente están con nosotros si les parece.

Ing. Gerardo Merla Vignau: ¿Pudiera robar tres minutos? Porque me parece una muy buena oportunidad, en primer lugar quisiera expresar y sobretodo con el Consejo Asesor, mi reconocimiento amplio y profundo y agradecimiento a la PAOT y a los funcionarios que me ha tocado tratar acá, Mónica en particular está muy metida, debo confesar que la primera vez que vine a la PAOT, sí veníamos Paulina y yo con las piernas temblándonos, y hoy podemos



11 de abril de 2013

con gratitud decir que nos hemos encontrado con profesionales en lo que están haciendo, comprometidos con lo que hacen y en situaciones muy difíciles. Y rápido repaso principales aprendizajes de este proyecto, lamento mucho la politización de que fue objeto, nos ha desgastado, hemos tirado recursos en lugar de sumarlos para obtener algo bueno de un proyecto, estamos separándonos, radicalizándonos. Y en ese rollo de la politización también han jugado un papel que a mí me parece muy valioso y quería hacer público y abierto el reconocimiento. De las áreas de oportunidad que yo miro que este proyecto me puso y me ha abierto un universo que no conocía yo antes, estaba perdido en proyectos de otro tipo, veo que todos en general todos vamos con el estigma de la reforestación, y aquí se ve que son expertos y lo entienden muy bien, y ojala toda la política pública se pueda ir hacia allá, porque la ciudad creo que tiene muchas áreas de oportunidad, el tema de restitución de arbolado, de eucaliptos, tenemos muchos árboles muy enfermos en muchas zonas, que sería muy valioso orientar hacia allá, las normas y reglamentos. Los arboles urbanos necesitan mucho cariño y atención porque sí están en malas condiciones. Para nosotros es un reto muy grande y muy difícil a veces el tema de los residuos sólidos, creo que ese es un tema de ciudad bien complejo, implica además sindicatos de transportistas que son también, muy complicados, es una mafia y veo con gratitud esa partecita que tuvo que ver con la restitución de caminos y con los proyectos de rehabilitación que hicieron en La Loma, en donde dicho de manera burda la tierra que sacábamos del corazón del cerro la regresábamos a la parte alta de alguna manera atenuando el daño y rescatando el suelo porque como bien decían, aun si lo quieres es poner arboles pues necesitas primero suelo. He aprendido la importancia que tiene el suelo en todos estos servicios ambientales y lo que también decías, en la Loma por ejemplo hay una líder social que de muy buena intención ha sembrado muchos árboles, pero muchos, es mucho, se tapan unos a otros, mal sembrados y está muy complicado, incluso remediar lo que ya hizo de buena intención pero mal hecho. Hay una preocupación que yo he aprendido de gente con la que he platicado de la Supervía como el Ingeniero, de ti también Gustavo y es desarrollos inmobiliarios que pudiera detonar la Supervía y aquí yo creo que la PAOT sí puede hacer mucho porque es lo que han dicho con quienes platico,



11 de abril de 2013

cambios de uso de suelo a futuro solo si la ciudadanía está organizada y vigilando los Planes Delegacionales podríamos estar ciertos de que no lo detonan. Como hoy se concibió la Supervía pues es un proyecto confinado, el gobierno hizo lo que estaba a su alcance, decreto Área de Valor Ambiental a Tarango, decreto Área Natural Protegida La Loma, pero si hay presiones inmobiliarias, si los dueños sobre todo de Tarango tumbaron el decreto de Área de Valor Ambiental, es gente con muchos recursos y si quieren, sí pueden, construir ahí lo que se pueda. Y ahí creo que la función ciudadana será muy importante y es un área de oportunidad. Y el aprendizaje quizá más doloroso que tuve, que normalmente se tiene presente pero no se dice mucho porque políticamente es muy complicado, son asentamientos irregulares. Si algo genera alteración y daño ambiental, son los asentamientos irregulares que se comen las cañadas, que derriban árboles, que están en peligro también por cualquier avenida que crezca y ahí no hay ninguna política pública, se han hecho denuncias por ejidatarios, por gente que llega a invadir cañadas, pero es un problema que por su complejidad política con frecuencia no se atiende, si se pudiera impulsar eso creo que como ciudad ganaríamos mucho. Hemos llegado a extremos, me ha tocado recorrer con los funcionarios de la delegación Álvaro Obregón, una serie de barrancas que ya están llenas de basura, que ya el servicio ambiental se perdió y que hace incluso considerar opciones de plano rellenarlas, hacerlas parques, que la función hidrológica y ambiental está perdida, creo que ahí hay también una gran área de oportunidad.

Ing. Armando Díaz-Infante: Yo creo que es de las más grandes.

Ing. Gerardo Merla Vignau: ¡Sin duda!

Ing. Armando Díaz-Infante: El lunes se le dedico toda una sesión completa de la academia a la invasión que se está teniendo en las barrancas en todo el país. En particular se dio el caso de Motocintla, en la próxima temporada de lluvias va a tener una tragedia, pero como ella ya se presentaron varias. ¿Por qué en el Distrito Federal no empezamos a tener el valor de parar esto? Yo que visito la barranca de Loma de Guadalupe, veo todos los días como



11 de abril de 2013

viene la invasión y los cauces, entonces qué vamos a hacer, cómo vamos a parar esto, digo si no entra el Gobierno de la Ciudad no lo podemos parar.

Ing. Gerardo Merla Vignau: Menciono esto como principales aprendizajes, terminaría diciendo que confío que a pesar de tanto saltimbanqui, el tiempo le dé el valor social a la Supervía, en el sentido de que no solo transporta usuarios de transporte privado, sino que hoy se presta ya un servicio de transporte público que va de Centenario a Las águilas, que lo prestara el de San Jerónimo hasta Santa Fe, con un servicio exprés y con otro que se salga en los entronques a tomar a quienes bajen de San Mateo, Santa Rosa, estas comunidades, el estimado de beneficiarios diarios es del orden de 30,000 personas y confiamos que eso haga que la Supervía se reivindique. Y a pesar de que la cuota de \$10.00 subió a \$20.00 al día de hoy lo están usando 22, 24 mil vehículos, 10,000 más o menos lo usan para regresar en la tarde a sus casas hacia Luis Cabrera, a pesar de las obras que hoy se están haciendo en Luis Cabrera, más o menos otros 5,000 entran en las mañanas por las Águilas, y hay otros 5,000 que entran desde Luis Cabrera en las mañanas, pero 20,000 usuarios no es poca cosa creo yo, por eso confío en que se reivindique, y que ojala sea un modelo que acredite, que crezca con proyectos que necesita que hagan bien a la ciudad, que motiven la inversión privada y que entremos en un círculo virtuoso. Y hago el comercial, si hay proyectos de transporte público en que halla cabida para la inversión privada, encantado en lo que yo pueda también lo promovería. Muchas gracias a todos, no robo más tiempo.

Lic. Miguel Ángel Cancino Aguilar: Al contrario, a ustedes muchas gracias por el tiempo, la disposición y continuamos, esperamos que nos hagan una propuesta para hacer la cita. Muchas gracias a los Consejeros.

**PRESIDENTE DEL COMITÉ TÉCNICO
ASESOR**

LIC. MIGUEL ÁNGEL CANCINO AGUILAR

CONSEJERA

MTRA. CLAUDIA MOLINA PÉREZ



PROCURADURÍA AMBIENTAL
Y DEL ORDENAMIENTO
TERRITORIAL DEL D.F.

Acta de la Primera Sesión Extraordinaria del
Comité Técnico Asesor de la
Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento
Territorial del Distrito Federal

11 de abril de 2013

CONSEJERA

LIC. CARMEN GARCÍA GARCÍA

CONSEJERA

ING. RUBÉN MUÑOZ GARCÍA

CONSEJERA

CONSEJERO

ING. ARMANDO DÍAZ INFANTE

CONSEJERA

MTRA. CLAUDIA REYES AYALA

MTRO GUSTAVO ALANÍS ORTEGA

Las firmas que anteceden forman parte del Acta de la Primera Sesión Extraordinaria del Comité Técnico Asesor de La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, celebrada el día 11 de abril de 2013.