

OFICINA DE LA SECRETARIA

OS. 120/2019

ASUNTO: Se da respuesta.

Santiago de Querétaro, Qro., 16 de julio de 2019.

SEN. Mónica Fernández Balboa
Secretaria de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente
del H. Congreso de la Unión
P r e s e n t e.

En atención al oficio CP2R1A.-1056 de fecha 12 de junio del 2019, mediante el cual solicita se le informe sobre el impacto ambiental de las obras viales con motivo de los proyectos denominados "Puente de la Historia" y en el eje troncal de "Avenida Zaragoza", me permito exponer la siguiente información:

I. "PUENTE DE LA HISTORIA"

ANTECEDENTES

En 2010, los monumentos conocidos como el Portal del Diezmo y el Puente de la Historia en San Juan del Río, Querétaro, fueron incluidos dentro del itinerario cultural reconocido por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO como "Camino Real de la Tierra Adentro", Patrimonio Cultural de la Humanidad. Este bien cultural consta de un recorrido de 2,600 kilómetros y 60 sitios monumentales inscritos, que unía a la Ciudad de México con Santa Fe Nuevo México (EUA). A lo largo de este recorrido están involucrados 10 estados de la República Mexicana y dos de la Unión Americana. Desde entonces, se han realizado diversas gestiones gubernamentales para poder lograr el rescate y restauración de estos dos monumentos localizados en el Municipio de San Juan del Río, Querétaro.

007153

CAMARA DE SENADORES
SECRETARIA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

RECIBIDO 2 JUL 15 05

RECIBIDO

Página 1 de 8

GOBERNADOR EN TU
CAJE



Como antecedente, cabe mencionar que el portal del Diezmo ya fue satisfactoriamente restaurado en 2013 por el Municipio de San Juan del Río, bajo la normativa y autorización del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), y que, para el caso del Puente de la Historia, de igual manera desde hace más de 10 años se han venido identificando y monitoreando por parte del mismo Instituto Federal y la Dirección de Sitios y Monumentos de la SDUOP del Gobierno del Estado de Querétaro que existía una severa problemática estructural que podría afectar directamente la estabilidad misma de esta importante infraestructura hidráulica.

Dicho puente, incluso, había tenido una pequeña ampliación en la década de los cincuentas para permitir la circulación en doble sentido de vehículos, misma que en la actualidad y debido al incremento, sobretodo, del tránsito de vehículos pesados había causado una fisura longitudinal a lo largo de la estructura, misma que está registrada junto con otros importantes deterioros detectados en los estudios correspondientes.

Después de varios análisis y diagnósticos se concluyó que la propuesta más viable sería la construcción de un nuevo puente vehicular alterno en paralelo con el histórico para poder disminuir tanto el peso como las vibraciones por el paso de los vehículos que en últimos años se habían incrementado sustancialmente por dicho puente, ya que había sido diseñado en su origen para el tránsito de personas, carretas y animales.

Por lo que, el objetivo principal de la propuesta fue el rescate patrimonial y ambiental de la zona mediante la construcción de esta nueva estructura vehicular alterna, lo que a su vez, permitiría el rescate, consolidación y restauración oportuna del emblemático puente histórico, cuya función, además de recreativa, será exclusivamente para tránsito peatonal y de bicicletas.

La misma cantidad de vehículos que circulan actualmente por el Puente de la Historia, lo harán por el nuevo puente alterno pero con mayor fluidez y orden. Los peatones y ciclistas por su parte, se trasladarán de manera más segura, ya que actualmente las dimensiones del puente de la Historia solo permiten el paso de vehículos, y no existe prácticamente un espacio seguro para ellos. De esta manera, tendrían su propio puente mucho más seguro y con espacios recreativos sustentables.

El Puente de la Historia data del siglo XVIII, y fue una de las obras de infraestructura más importantes del Virreinato de la Nueva España. San Juan del Río por su situación geográfica era el paso obligado de la arriería y carreros que iban al norte y poniente de la Nueva España, así como de las carretas que transportaban toda clase de mercancías, en especial el tránsito de los metales preciosos provenientes de las minas del norte: Zacatecas, Guanajuato y San Luis Potosí. El Puente permitía el libre tránsito sobre el río que por su importancia histórica pasó a formar parte del nombre mismo de la ciudad.

Este puente fue protagonista y testigo del paso hacia la fundación de las ciudades del norte y occidente de nuestro país. Hoy día, es uno de los más emblemáticos en su género. De ahí, la gran importancia de su rescate y conservación, que permitirá sin duda, reconocer y difundir su protagonismo como enlace geográfico, tránsito del comercio, intercambio de ideas y formación de la cultura que hoy nos distingue, además de ser fiel testimonio en el acontecer histórico de nuestro país. Su rescate permitirá el adecuado uso y disfrute tanto de sus habitantes como visitantes, así como, el innegable derecho al conocimiento histórico que demandarán las generaciones venideras.

Actualmente el puente permite la conexión entre el oriente y el poniente de la ciudad de San Juan del Río, se ubica en el extremo poniente, es el límite del centro histórico, forma parte de la calle Benito Juárez, siendo una de las vialidades de acceso primarias a la cabecera municipal.

IMPACTO AMBIENTAL

La autorización de la Manifestación de Impacto Ambiental MIA fue emitida por la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental de SEMARNAT mediante oficio número SGPA/DGIRA/DG/08878 de fecha 15 de noviembre de 2018.

El desarrollo de la obra se realiza cumpliendo a cabalidad los términos y condicionantes establecidos en la autorización referida, misma que establece que la zona a intervenir es una zona urbana previamente impactada, sin vegetación nativa, ni individuos centenarios, ni especies que entren dentro la norma NOM-059-SEMARNAT.

Las medidas de prevención y mitigación de impactos llevadas a cabo para evitar la contaminación y/o obstrucción del cajón hidráulico y la afectación prevista al arbolado se atiende mediante el rescate y reubicación de individuos arbóreos, así como el programa de reforestación producto de la reposición de ejemplares.

Cabe resaltar que no se han afectado especies de flora o fauna endémicas ni enlistadas en alguna categoría de riesgo en la NOM-059- 2010.

Con la finalidad de reducir al máximo los impactos en la zona, se han llevado a cabo las siguientes acciones:

Medidas preventivas y de mitigación de los impactos ambientales:

Mitigación de impactos para el recurso hídrico

a) Estricta protección de la red menor de drenaje de las laderas, antes y durante las actividades de construcción ya que no se han desviado ni obstruido con materiales provenientes de despalmes y rellenos, con la finalidad de que no se generaran sólidos en suspensión que afectaran los cauces principales.

b) Las reparaciones y mantenimiento de maquinaria, así como la recarga de combustible se han hecho en el patio o taller, el cual tiene piso con cemento.

Mitigación de impactos para la vegetación

Con la finalidad de no afectar la vegetación del sistema ambiental se han tomado las siguientes medidas de mitigación:

a) Planificación del movimiento de maquinaria y humedecimiento de las terracerías con la finalidad de evitar la acumulación de polvos fugitivos en las hojas de las plantas.

b) Se tiene prohibida la extracción de plantas, específicamente de las áreas no autorizadas para la ejecución del proyecto.

c) Rescate y reubicación de individuos arbóreos, así como ejecución del programa de reforestación producto de la reposición de ejemplares.

Mitigación de impactos para la fauna silvestre

a) Se han impartido pláticas de concientización a los trabajadores con el fin de evitar la caza o captura de ejemplares de fauna silvestre de las zonas aledañas al trazo del proyecto.

b) Previo al inicio de las actividades se realizan recorridos para ahuyentar la fauna que pueda llegar a encontrarse de las zonas aledañas del trazo del proyecto, por desplazamiento de la misma.

c) Se ha evitado realizar trabajos fuera de horarios que perturben a la fauna silvestre.

Con base en las actividades que se realizan desde la preparación del sitio hasta la operación del proyecto se observa que no se consideran actividades altamente contaminantes por lo que no se ha afectado la calidad del agua superficial presente en el sistema ambiental, por esta razón a nivel Sistema Ambiental la ejecución del proyecto no contribuye a que sufran afectaciones los cuerpos de agua del sistema ambiental en lo referente a contaminación por derrames de combustibles y compactación por la circulación de los vehículos.

El suelo es sin duda el recurso que ha sido más afectado, sin embargo, esta afectación es puntual y solo en las áreas que están ocupadas por las estructuras de anclaje, ya que se modificaron algunas propiedades físicas y se impermeabilizó la superficie donde se establece el puente. En general la afectación a nivel Sistema Ambiental es puntual y solo en al área que ocupará el proyecto.

El tratamiento a la vegetación afectada se atendió de la siguiente forma:

Descripción	Cantidad
Trasplantes Total	58
Trasplantes a predio	38
Trasplantes in situ	20
Podá	14
Derribo forzado de árboles secos	2
Total	74
Derribos de inicio de obra	20
Trasplantes inicio de obra	2
GRAN TOTAL	96

Medidas de mitigación social

Creación del Panel Social como mecanismo de participación ciudadana y vigilancia a la autoridad, con el fin de atender los aspectos ambientales y sociales.

Implementación de la Bitácora Ambiental como instrumento de consulta ciudadana, memoria y evidencia de los procesos.

Con participación ciudadana se llevaron a cabo estrategias de verificación en torno al manejo de la vegetación con el fin de reducir el número de árboles a derribar, aumentando así los trasplantes. De los 55 individuos evaluados por SEMARNAT como no aptos para su trasplante y por lo tanto autorizados para su derribo, sólo fueron derribados 23, realizando acciones para rescatar el resto de los individuos.

Medidas de compensación arbórea

Como plan de compensación, mitigación y amortiguamiento de los efectos ambientales producidos por la obra del puente vehicular en construcción y para recuperar del hábitat de las inmediaciones del río San Juan, se efectuó la Jornada de Reforestación, en la que participó la ciudadanía en general en sinergia con el Panel Social, el contratista de la obra, la Dirección de Ecología del Municipio de San Juan del Río y el Consejo Ambiental de San Juan del Río.



Sobre dicho tópico, actualmente se está llevando a cabo el procedimiento de contratación por invitación restringida de los trabajos denominados "ACCIONES PARA DAR CUMPLIMIENTO A LAS CONDICIONANTES EN MATERIA AMBIENTAL DE LA OBRA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RÍO SAN JUAN, SAN JUAN DEL RÍO, QRO.", el cual tendrá fallo el próximo 02 de agosto del año en curso y con ello materializara las acciones de mitigación conforme a los lineamientos establecidos por la SEMARNAT.

PROCEDIMIENTO DE LICITACION Y VIABILIDAD TECNICA PARA CONSTRUIR VIALIDAD ALTERNA AL PUENTE DE LA HISTORIA

Para definir la viabilidad del puente paralelo al Puente de la Historia, se contrataron a empresas acreditadas, la realización de los estudios técnicos necesarios, tales como geotecnia y diseño de pavimentos, modelación hidráulica, estudio de tránsito y el estudio de manifestación Impacto Ambiental, de acuerdo con la información que a continuación se detalla:

Obra Pública en curso	CONSTRUCCIÓN DE PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RÍO SAN JUAN, SAN JUAN DEL RÍO, QRO.
Modalidad de contratación:	LICITACIÓN PÚBLICA ESTATAL
Número de licitación:	116-LP-EST-18-SPC
Contratista:	FREYSSINET DE MEXICO, S.A. DE C.V.
Número de contrato:	SDUOP-SPC-EST-001-LP-0-OP-01-2019
Fecha de adjudicación:	04/ENERO/2019

Estudio:	ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO EJECUTIVO RESCATE DEL NODO DE ACCESO URBANO Y PUENTE DE LA HISTORIA EN CENTRO HISTÓRICO DE SAN JUAN DEL RÍO
Modalidad de contratación:	ADJUDICACIÓN DIRECTA
Contratista:	GERINPRO CONSULTORES, S.C.
Número de contrato:	SDUOP-SPC-EST-055-AD-0-SR-07-2018
Fecha de adjudicación:	06/JULIO/2018

Estudio:	ESTUDIO DE GEOTECNIA Y DISEÑO DE PAVIMENTOS PARA EL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RÍO SAN JUAN, MUNICIPIO SAN JUAN DEL RÍO, QRO.
Modalidad de contratación:	ADJUDICACIÓN DIRECTA
Contratista:	FRANCISCO DÍAZ REYES
Número de contrato:	SDUOP-SPC-EST-054-AD-0-SR-07-2018
Fecha de adjudicación:	06/JULIO/2018

Estudio:	ELABORACIÓN DE ESTUDIO DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL MODALIDAD REGIONAL PARA LA OBRA: "CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE VEHICULAR, SOBRE EL RÍO SAN JUAN, SAN JUAN DEL RÍO, QRO"
Modalidad de contratación:	ADJUDICACIÓN DIRECTA
Contratista:	TAXUS INGENIERIA FORESTAL S.C
Número de contrato:	SDUOP-SPC-EST-038-AD-0-SR-04-2018
Fecha de adjudicación:	16/ABRIL/2018

El proyecto es congruente con el Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Querétaro, el Programa de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de San Juan del Río, Querétaro y el Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de San Jun del Río, Querétaro,

Para el establecimiento del puente paralelo no se requiere de la construcción de nuevos caminos y vías de acceso, por lo que las vías existentes serán aprovechadas, siendo éstas, la Avenida Benito Juárez poniente, cruzando sobre el Río San Juan para finalmente tener dos salidas, una hacia la carretera Panamericana Querétaro y la otra hacia la Carretera a Amealco para ambos sentidos.

II. AVENIDA ZARAGOZA

Dentro del Programa Estatal de Transporte 2016-2021, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro de fecha 2 de diciembre de 2016, se plantea como visión objetivo que los sistemas de transporte público de las zonas metropolitanas se encuentren integrados a nivel físico, operativo y tarifario, estableciendo a corto plazo, un sistema de Ejes de transporte público que articularán la movilidad en el territorio de manera estratégica, sentando las bases para que a mediano plazo, estos ejes, transversales y perimetrales, orienten el desarrollo urbano hacia un crecimiento equilibrado del territorio, la densificación y el crecimiento vertical.



Para tal efecto, dichos ejes de transporte incluirán además de acciones, instrumentos y tecnología para garantizar la integración operativa y tarifaria, infraestructura dedicada tanto para el transporte público como para los modos de transporte no motorizados, reduciendo con ello, la dependencia del automóvil y mitigando las emisiones contaminantes. De esta manera, se pretende articular el desarrollo urbano de la zona metropolitana a través de un sistema de transporte público integrado, moderno, eficiente, rentable, cómodo y seguro que mejore de forma sustancial las oportunidades y la calidad de vida de los ciudadanos.

Dos de los Ejes referidos en el Programa Estatal de Transporte deberán pasar por un tramo de la Avenida Zaragoza, señalando al respecto que la obra sobre esa Avenida se encuentra en fase de proyecto, el cual aún no ha sido concluido, ya que para ello se requiere la realización de diversos estudios que determinen la forma y términos en que deba llevarse a cabo, en virtud de que el proyecto no ha sido siquiera concluido, la obra no ha sido adjudicada y por tanto no ha habido impacto ambiental alguno.

Sin más por el momento, agradezco la atención que brinda al presente, y me reitero a sus órdenes para cualquier información.

Atentamente



M. en Arq. Romy Rojas Garrido
Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas

C.c.p. MVZ. Francisco Domínguez Servián.- Gobernador del Estado de Querétaro.
M. en C. Isaac Jiménez Herrera.- Secretario Particular del C. Gobernador.
CP. Jorge Luis Pérez Trejo.- Subsecretario de Desarrollo Urbano y Administración de Obras Públicas.
M. en C. José Carlos Ojeda Servín.- Coordinador de Seguimiento Gubernamental.

RGG/MPEA/JLPT/HRM