

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A LA PAOT (PROCURADURÍA AMBIENTAL Y DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL) A CANCELAR DE FORMA INMEDIATA LA OBRA DEL PUENTE VEHICULAR PERIFÉRICO SUR - ORIENTE EN LA ALCALDÍA DE XOCHIMILCO Y QUE CORRERÁ SOBRE EL ANP (ÁREA NATURAL PROTEGIDA) ZONA DE CONSERVACIÓN ECOLÓGICA “EJIDOS DE XOCHIMILCO Y SAN GREGORIO ATLAPULCO”

La que suscribe SILVIA GUADALUPE GARZA GALVÁN, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta Soberanía la proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México, a la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México, a la Secretaría de Obras Públicas de la Ciudad de México y a la PAOT (Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial) a cancelar de forma inmediata la obra del puente vehicular Periférico Sur - Oriente en la Alcaldía de Xochimilco y que correrá sobre el ANP (Área Natural Protegida) Zona de Conservación Ecológica “Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco” al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ciudad de México ha sido tradicionalmente una urbe con grandes problemas relacionados con inundaciones, encharcamientos y hundimientos del terreno. Desde tiempos precoloniales a los habitantes de México Tenochtitlan les resultó particularmente complicado construir en un lecho lacustre, la Cuenca del Anáhuac, o valle de México, como le conocemos éstos días. Ya entonces hubo la necesidad de construir diques y chinampas para lograr establecer la metrópoli en una geografía tan particular.

Al gobierno virreinal no le resultó menos complicado, desde la caída de la otrora capital del Imperio Mexica el nuevo gobierno se empeñó en sanear las cuencas y

tener infraestructura adecuada para desahogar a la Ciudad en la temporada de lluvias. Así, obras como el Tajo de Nochistongo, primerísimo en su tipo para paliar las inundaciones, formaron parte del programase la hacienda real de entonces.

Con el paso del tiempo y la llegada del México independiente y moderno las obras para desecar los remanentes del Lago de Texcoco cobraron ímpetu, el presidente Porfirio Díaz encomendó a su amigo, el empresario español Íñigo Noriega Lazo, desecar el lago de Chalco para convertir esos terrenos en tierra de pastoreo de su hacienda y obras subsecuentes fueron modificando la vocación original de la zona, convirtiéndola en un conjunto de obras viales de todo tipo, distribuidores, pasos a desnivel y más recientemente segundos pisos y autopistas urbanas, todo esto tendiendo en mente un medio de transporte muy particular y fundamentalmente excluyente, el automóvil.

De aquellos grandes lagos, ríos y canales queda muy poco y este poco se concentra fundamentalmente en la Alcaldía de Xochimilco, en el sur de la Capital y hoy este remanente se enfrenta a una nueva amenaza, una obra vehicular que promete llevar caos vial, presión demográfica, contaminación y pérdida de biodiversidad.

Xochimilco ha sido declarada área natural protegida a nivel federal y local. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) la consideró Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1987. Está inscrita en la Convención de Ramsar como uno de los humedales más importantes del planeta¹ según explica el investigador del Instituto de Biología (IB) de la UNAM, Luis Zambrano González.

Resulta lamentable pues, que desde la administración capitalina se maneje un doble discurso donde por un lado se pretenden incorporar los cánones de movilidad más modernos, que implicarían una robusta infraestructura peatonal y ciclista y por otra lado se pretende dar continuidad a una autopista urbana en una de las zonas más vulnerables de la Ciudad, condenando a un ANP de vital importancia para la captura de gases de efecto invernadero, captación de agua y morada de singulares especies nativas del Valle de México a su paulatina desaparición.

En este proyecto se juegan elementos ecológicos indispensables para una de las ciudades más pobladas del mundo, pero también se sacrifica un elemento cultural y de identidad, Xochimilco funge como guardián de tradiciones centenarias y como espejo del México que se fue, aquella Ciudad descrita por mucho tiempo como *La*

¹<http://www.unamglobal.unam.mx/?p=86411> consultado el 16 de julio 2020, 14:35

región más transparente, que dio paso a una auténtica megalópolis que lucha a diario por resguardar su pasado lacustre a costa de la voracidad inmobiliaria y la insensibilidad de administraciones que han privilegiado al concreto y el automóvil mucho antes que al peatón y el espacio público.

Según el investigador universitario, el paso del tiempo hace evidente la importancia de la naturaleza en zonas urbanas. De seguir con su destrucción nos conduciría a problemas ambientales que derivarían en la propagación de enfermedades, entre otros padecimientos.²

Esto resulta particularmente importante en nuestros días, dado que la pandemia que padecemos tiene como candidato más sólido en su origen a la pérdida de biodiversidad. De continuar con proyectos como este podremos arriesgar la salud de todas y todos los mexicanos de formas insospechadas.

Ante la inminencia del inicio de las obras, resulta particularmente importante destacar que se necesitarían obras de mitigación proporcionales al daño que se



ocacione y mecanismos que garanticen que la presión urbana que implicará esta mega obra no detonará el crecimiento inmobiliario en la zona, notablemente ausentes del proyecto y que deja en un estado de indefensión total a los humedales, Asimismo, es fundamental conocer cuales son las razones por las que la administración se ha decantado por un proyecto a todas luces ecocida y carrocétrico, que privilegia el uso del automóvil y relega al peatón a un plano cercano a lo invisible.

El investigador destacó que no se trata sólo de una vía, sino que el puente detonará más urbanización, lo que provocará, por ejemplo, más ruido y afectaría a animales sensibles al sonido. “No detener la urbanización es matar a todas las especies, aunque estén a 500 metros o a un kilómetro de donde pase la obra, o del otro lado de la Ciudad. El humedal se perjudicará. Probablemente se pueda perder Xochimilco por completo y entonces

11 de enero de 2006	Publicación del Programa de Manejo del Área Natural Protegida, bajo la categoría de Zona de Conservación Ecológica “Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco”	Establecer las líneas de acción, criterios, lineamientos y actividades a las que se sujetará la administración y manejo del Área Natural Protegida.	Gaceta Oficial del Distrito Federal
10 de julio de 2017	Reconocimiento al Sistema Agrícola Chinampero como SIPAM.	Conservar y mantener al Sistema Agrícola Chinampero.	Anuncio FAO

El rescate de este humedal es fundamental para mantener la calidad y dinámica del acuífero del Suelo de Conservación de la Ciudad de México, conservar los endemismos y la singularidad de sus comunidades naturales y los hábitats asociados; preservar el equilibrio ecológico regional, y por el valor cultural que representa como museo vivo natural, y por la permanencia de agro-sistemas tradicionales como la chinampería (SEDEMA-DG CORENA, 2004).

Los procesos de deterioro ambiental (que incluyen de forma relevante la fragmentación extrema de los hábitats) causados por el cambio de uso de suelo, el crecimiento urbano, las actividades productivas y un manejo inadecuado del “ANPEXSGA”, así como de los cuerpos de agua, han desencadenado efectos negativos de consecuencias graves, para la existencia del “ANPEXSGA” (CONABIO, 2016).⁵

Resulta apropiado hacer mención también de la riqueza natural que alberga esta ANP, donde *“sus más de 2.650 hectáreas de humedal son hogar de 400 especies de aves migratorias y residentes, como los pelícanos, las garzas, los cardenales o las gallaretas. El más distinguido de sus habitantes es el ajolote, un pequeño anfibio que se encuentra al borde de la extinción. (...) En los canales de Xochimilco también se pueden encontrar otras especies endémicas como el acocil (un crustáceo), la rana de Moctezuma o el ahuejote, un sauce sagrado para los nahuas. Ese árbol es clave en la formación de las chinampas, unas islas creadas para el cultivo en el humedal desde hace más de 1.500 años.”*⁶

Adicionalmente, la eficacia de las obras vehiculares es probadamente nula y el investigador Luis Zambrano ha hecho referencia e ello: *Antes de esas construcciones “la velocidad promedio en la Ciudad de México era de 20-25 kilómetros por hora; después de toda esa infraestructura estamos en 10-12*

⁵https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/1969f901fdb9bf10aefef40cc8e7fe58.pdf consultado el 17 de julio 2020, 12:20

⁶<https://elpais.com/mexico/2020-07-15/la-obra-que-amenaza-xochimilco-el-ultimo-humedal-de-ciudad-de-mexico.html> consultado el 17 de julio 2020;13:10

*kilómetros por hora. Con esto se puede constatar que no solamente no sirve esta infraestructura, sino que pretende estar justamente encima del humedal”.*⁷

Vecinos del lugar se han manifestado en múltiples ocasiones, incluyendo una rodada, *“que partió del Templo Mayor y llegó al parque Ecológico de Xochimilco, los colectivos invitaban a la ciudadanía a sumarse a su protesta para generar una fuerza ciudadana y paren la obra.*

*Los inconformes, en su mayoría jóvenes, expresaron que la obra no es una solución para mejorar la vialidad del Periférico, como lo han señalado las autoridades, porque con el tiempo sólo generará un tráfico inducido metros adelante y la fragmentación del Área Natural Protegida.”*⁸ poniendo de manifiesto la incomodidad que genera en habitantes de la capital en general que una obra de esta índole, en pleno siglo XXI sea considerado como prioritaria y de beneficio para la gente, no será así y los efectos adversos de la obra son palpables ya en las inmediaciones del humeral a devastar.



VISTA GENERAL DEL PROYECTO

⁷<http://www.unamglobal.unam.mx/?p=86411> consultado el 17 de julio 2020; 12:30

⁸<https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/07/10/con-rodada-protestan-contra-puente-vehicular-periférico-cuemanco-7728.html> consultado el 17 de julio 2020, 12:20

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Soberanía la proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. La Comisión Permanente exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México, a la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México, a la Secretaría de Obras Públicas de la Ciudad de México y a la PAOT (Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial a cancelar de forma inmediata la obra del puente vehicular Periférico Sur - Oriente en la Alcaldía de Xochimilco y que correrá sobre el ANP (Área Natural Protegida) Zona de Conservación Ecológica "Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco"

Dado en el salón de sesiones a 18 de julio del 2020



DIP. SILVIA GUADALUPE GARZA GALVÁN