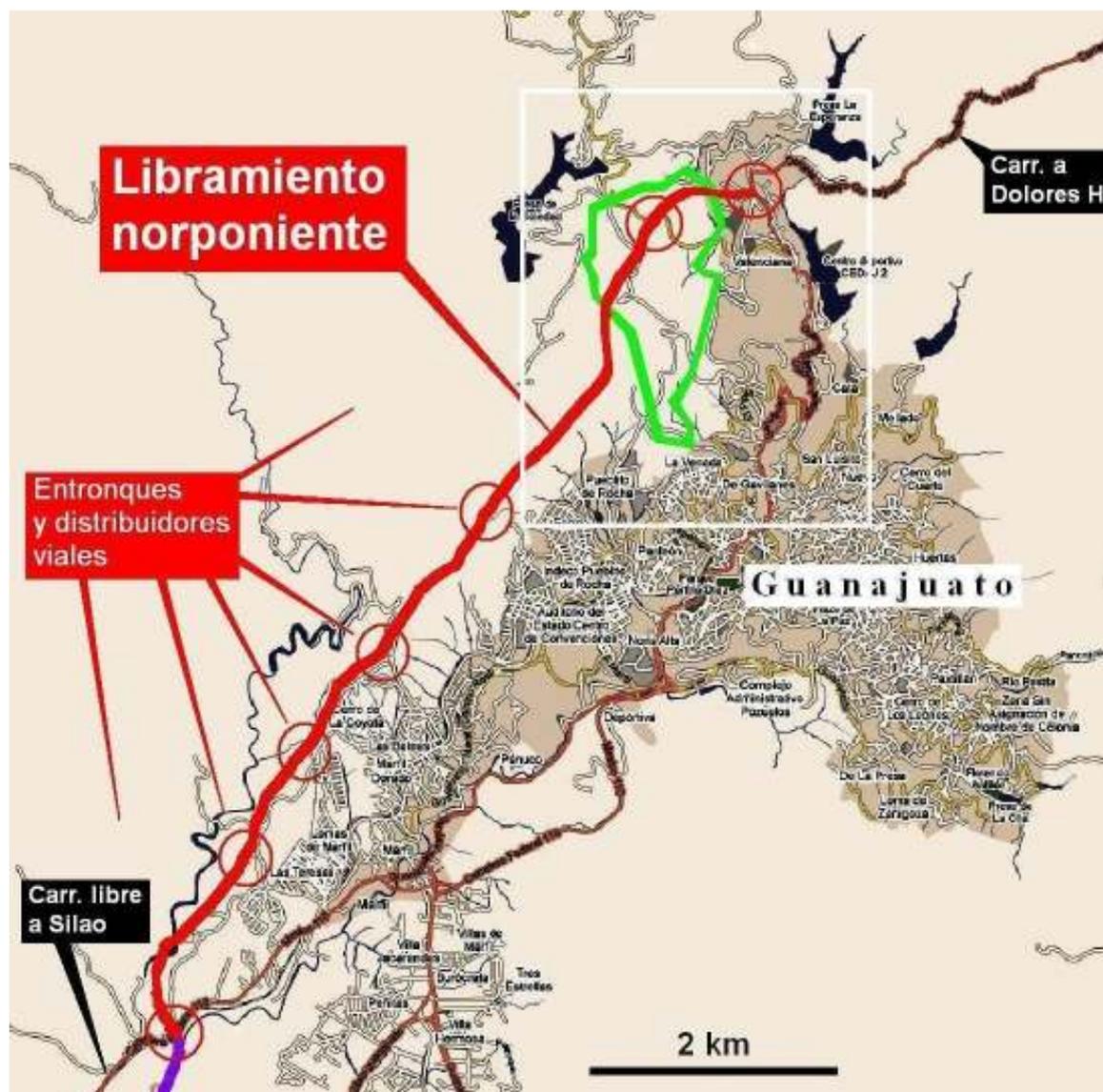


En contra del libramiento Norponiente para la ciudad de Guanajuato

Por Gil Bor, CIMAT, gil@cimat.mx, Guanajuato, enero 2011.

¿Qué es el proyecto de libramiento norponiente de la ciudad de Guanajuato?

Es una carretera de aproximadamente 9 Km., con un costo estimado de más de 650 millones de pesos, para conectar el extremo sur de la ciudad de Guanajuato (donde inicia la carretera libre Guanajuato-Silao, cerca de las Teresas), con el extremo norte de la ciudad (cerca de la Valenciana, donde inicia la carretera Guanajuato-Dolores Hidalgo).



Fuentes: (1) Estudio ambiental del libramiento, presentado por la Secretaría de Obras Públicas del Estado de Guanajuato a la Semarnat en 2008 y aprobado en 2009. (2) Plan de Ordenamiento Territorial, Ayuntamiento de la Cd. De Guanajuato (presentado el 2008 pero no aprobado todavía).

El trazo de la carretera pasa al norponiente de la ciudad, por una zona en su mayoría despoblada (actualmente), atravesando en su camino el parque ecológico El Orito (ver mapa).

El ayuntamiento de la ciudad de Guanajuato y la secretaria de obras públicas del estado de Guanajuato han anunciado el proyecto e iniciaron su ejecución en el 2009, sin dar casi ningún dato (trazo preciso, estudios ambientales, costos), insistiendo que es un proyecto esencial para ayudar a resolver los problemas de tráfico en la ciudad.

A grandes rasgos, ¿cuáles son los argumentos principales en contra de este proyecto?

Damos dos argumentos en este artículo:



1. Esta carretera va a causar un daño serio e irreparable al Parque del Orito, la reserva ecológica más importante de la ciudad.
2. Esta carretera de hecho no es necesaria, no va a contribuir de manera significativa a la solución del problema de tráfico en la ciudad de Guanajuato e incluso, a largo plazo, lo va a empeorar.

En el resto del artículo examinaremos en detalle estos dos argumentos.

¿Qué daño va a causar esta carretera al Parque El Orito?

Esta carretera separa aproximadamente 40 hectáreas (el 28% de un total de 145 hectáreas) del resto del Parque. La zona del Parque donde pasará la carretera es la mejor conservada actualmente, al ser inaccesible a vehículos. Mejorando el acceso vehicular a esta zona, será inevitable la rápida urbanización a sus alrededores, construcción de viviendas y negocios, como ha sucedido en otras partes de la ciudad. Las promesas de funcionarios de no permitir tal urbanización en el parque y sus alrededores son vacías, ya que no están sustentadas por ninguna acción o planeación para cuidar el parque.

Actualmente el Parque se encuentra en un estado de extrema negligencia, pero esto puede cambiar en el futuro. Una carretera que atraviese el Parque será un desastre para cualquier futuro plan de mejorarlo.

¿Está permitido construir una carretera dentro del parque ecológico El Orito?

Definitivamente no. De hecho, el ayuntamiento y el gobierno estatal están actuando en contra de la declaración oficial del Parque del año 2000, hecha por el mismo ayuntamiento que está promoviendo ahora la violación de los términos de tal declaración.

Más detalles: el área del Parque del Orito, unos 145 hectáreas en el corazón de la zona urbana de Guanajuato, fue declarada oficialmente en el año 2000 por el ayuntamiento como “*Área Natural Protegida Municipal en la categoría de Parque Ecológico*” (periódico oficial del estado de Guanajuato, 4 julio, 2000). La declaración enfatiza que el uso exclusivo que se dará a esta área es recreo y conservación del ambiente natural, con libre y fácil acceso al público. (La construcción de un libramiento en el área obviamente no cae en esta categoría). La declaración estipula también la creación de un misterioso “organismo integrado por la sociedad civil de Guanajuato”, que se encargue de la administración del Parque, y tal que “. . . *La planeación y ejecución de obras dentro del área Natural Protegida que alteren o modifiquen su condición, estará sujeta a la validación del organismo encargado de la administración del Parque y la autorización del H. Ayuntamiento de Guanajuato*” (ver la página www.cimat.mx/~gil/orito/ para el texto completo de la declaración).

Tal organización supuestamente se formó en 2001 - “Parque del Orito A.C.”, pero no hizo prácticamente nada por el Parque, dejándolo en abandono total, hasta que en el año 2006, por motivos todavía desconocidos, el ayuntamiento decidió entregar 15 hectáreas del Parque (más del 10%) al cuidado de una empresa privada (Jarab). Este escándalo despertó a la Asociación y a la ciudadanía en general, que en su gran mayoría ni siquiera sabía que existía tal parque ecológico en la ciudad. Ignorando protestas fuertes de la ciudadanía y de la Asociación Civil, el ayuntamiento entregó el área a la empresa, que lo cercó inmediatamente, violando todos los términos del “convenio de colaboración” que se firmó entre la empresa y el ayuntamiento, efectivamente anexando esta parte de la reserva a un adyacente campo de Golf de su propiedad (el texto completo del convenio se encuentra en la página Internet del Ayuntamiento o en la página del Orito citada arriba).

El Ayuntamiento declaró también a la asociación “Parque del Orito A.C.” incompetente para servir como “el organismo encargado de la administración de la reserva” y creó para tal propósito otro organismo, controlado y formado principalmente por funcionarios públicos de distintas ramas del Ayuntamiento (difícilmente llamado un “organismo integrado por la sociedad civil de Guanajuato”, como fue estipulado en la declaración oficial del Parque). Pero este organismo tampoco hizo nada desde que fue creado en 2006, así que ahora que se inicia la ejecución de una gran obra controversial dentro del Parque el Ayuntamiento está ignorando otra vez a la sociedad civil, actuando explícitamente en contra de la declaración oficial del Parque hecha por el mismo ayuntamiento en 2000.

¿Será posible cambiar el trazo del libramiento norponiente para que no pase dentro del Parque?

Muy difícilmente, por la topografía. Al sureste del segmento del trazo actual de la carretera que pasa dentro del Parque hay una cañada profunda, y luego empieza la zona urbana. Al norponiente se encuentra un cerro muy alto (Cerro del Aldama, conocido más comúnmente como el “Cerro de las Antenas”), luego una presa (La Soledad), y luego cadenas de montañas aun más altas. Así que El Parque efectivamente “bloquea el paso” a una carretera al norponiente de la ciudad.

¿Qué tan efectivo será el libramiento norponiente para aliviar el grave problema de tráfico en Guanajuato?

Los funcionarios públicos justifican el proyecto con el argumento que esta carretera va a permitir la desviación del tráfico vehicular entre Silao y Dolores-Hidalgo que transita actualmente por las calles de la ciudad (el acceso sur a la ciudad – “los pastitos” – y la calle Alhóndiga), y así va a aliviar el problema de tráfico en la ciudad. Basados en unos estudios no publicados del aforo vehicular de la ciudad hechos por la secretaría de obras públicas del estado, los funcionarios públicos argumentan que el libramiento va a desviar 6500 vehículos al día de las calles de la ciudad. Los ciudadanos, desconociendo los detalles y molestos por el tráfico, encuentran el argumento atractivo.

Examinaremos ahora este argumento más de cerca y lo encontraremos totalmente equivocado.

A corto plazo, el propuesto libramiento “liberaría” en realidad a la ciudad de muy poco tráfico. Como la secretaría de obras públicas del estado de Guanajuato rehúsa publicar los detalles de sus estudios de aforo vehicular, recurrimos a los estudios de la secretaría de caminos y transporte (disponibles en Internet; ver también en el sitio del Orito citado arriba).

Según esta información, por las entradas sur de la ciudad (carreteras libre y cuota a Silao y carretera a Juventino Rosas) transitan diario más de 20 mil vehículos, mientras que por la entrada norte (carretera a Dolores Hidalgo) transitan menos de 1500 al día. Aun si suponemos que *todos* los vehículos transitando por la carretera Guanajuato-Dolores Hidalgo son vehículos que se van a desviar al nuevo libramiento – es decir, que ninguno de estos vehículos provienen de la ciudad de Guanajuato misma – obtenemos una disminución de menos de 8% en el tráfico vehicular en la ciudad.

Otra evidencia de que los datos del tráfico que manejan los funcionarios públicos son equivocados es la siguiente: simplemente contando coches, hemos estimado que el tráfico vehicular en la carretera Guanajuato-Dolores H., en horas pico, forma en promedio menos de 2% del tráfico en la calle de la Alhóndiga (la principal calle del centro de Guanajuato usada actualmente por los vehículos que transitan entre Silao y Dolores H. por Guanajuato). Aun si suponemos que *todo* este tráfico en la carretera Gto.-Dolores se desviará al nuevo libramiento (lo cual es claramente demasiado optimista, ya que parte del tráfico en esa carretera viene o va a Guanajuato mismo, así que no se va a desviar al libramiento) obtendremos una disminución de menos de 2% en el tráfico en la calle de la Alhóndiga y el acceso sur a la ciudad en horas pico. Las demás calles de la ciudad no estarán afectadas.

En conclusión, el simple hecho es que la carretera Guanajuato-Dolores Hidalgo no es una carretera importante, por lo que no justifica un libramiento.

A largo plazo, la predicción del efecto de este libramiento al tráfico vehicular en la ciudad es todavía más pesimista. La creación de una nueva vía en un área despoblada o no urbanizado, como es la parte norponiente de la ciudad de Guanajuato por donde pasaría el libramiento, sería el detonador principal para una urbanización masiva: construcción de viviendas, servicios públicos (escuelas, clínicas, oficinas de gobierno) y negocios (tiendas y oficinas, hoteles, talleres). Esta actividad tendría el efecto inevitable de crecimiento de la ciudad hacia el noroeste, y así incrementando el tráfico en *toda* la ciudad (incluyendo la calle de Alhóndiga).

¿Entonces qué opción buena existe para aliviar el problema del tráfico en la ciudad?

Planteamos dos opciones:

1. Mejorar la calidad del transporte público, urbano e interurbano (camiones y trenes), para atraer más pasajeros de vehículos privados al transporte público. Los fondos requeridos para la construcción y mantenimiento del libramiento pueden servir para subsidiar el sistema de transporte público, haciéndolo más atractivo. Algunas rutas pueden incluso ser de servicio gratuito, justificando así una severa restricción (o hasta eliminación por completo) de tráfico de vehículos privados a lo largo de estas rutas.

2. Mejorar las calles de la ciudad (no sólo en el centro histórico), para atraer más gente a caminar en lugar de usar vehículos (públicos o privados). Actualmente la mayoría de las calles y túneles de la ciudad, fuera de un área restringida del centro histórico, están muy sucias, apestosas y deterioradas, y carecen de banquetas decentes (la calle Alhóndiga y la gran mayoría de la carretera panorámica, por ejemplo).

Si el libramiento norponiente es un proyecto tan malo, ¿cómo es posible que el gobierno estatal y municipal lo esté apoyando?

Proponemos dos mecanismos: burocrático y político.

Lo burocrático: la razón principal de que el gobierno estatal siga con el proyecto es que ya existe desde hace muchos años (más de 20) y porque nadie ha dado la orden de abandonarlo. Esta no es una especulación. En el año 2006 nos entrevistamos con los ingenieros encargados del proyecto de este libramiento por parte de la secretaría de obras públicas del estado de Guanajuato. Coincidieron por completo con nuestros argumentos en contra del proyecto y estimaron (erróneamente) que por estas objeciones no sería aprobado el gigantesco presupuesto para su ejecución. También nos explicaron que a pesar de estos argumentos seguían trabajando en el proyecto porque no había sido tachado de la lista de sus quehaceres.

Lo político: la manera más rápida para parar el proyecto sería que el ayuntamiento de la ciudad de Guanajuato se pronunciara en su contra. Esto es muy poco probable que suceda, a menos que haya una reacción muy fuerte del público en contra del proyecto. Para los miembros del ayuntamiento (unos 14 funcionarios elegidos por los ciudadanos cada 3 años), igual que para la población en general que ellos representan, es “obvio” el beneficio que ofrece un proyecto de este tamaño. Hemos seguido con cuidado todas las entrevistas y declaraciones de funcionarios públicos a favor del proyecto. Todos, sin excepción, han admitido que no conocen los detalles del proyecto (como es el trazo preciso, los estudios de impacto ambiental y el presupuesto), sin embargo apoyan el proyecto repitiendo el argumento de que va mejorar la situación del tráfico en la ciudad. Apoyar el proyecto, o más bien no oponerse a él, no requiere ningún trabajo y luce bien para fines electorales, mientras que las otras opciones mencionadas arriba, a pesar de ser mucho menos costosas, requieren más esfuerzo por parte de nuestros funcionarios públicos.