



ISSN: 1886-8452

Vol. 4 Número 13, diciembre 2012

<http://www.eumed.net/rev/tecsistecat1/index.htm>

## REVISIÓN DE LA MIA DEL LIBRAMIENTO NORTE DE LA CIUDAD DE PUEBLA, MÉXICO: UN EJEMPLO DE INJUSTICIA AMBIENTAL Y MANIPULACIÓN INFORMATIVA.

José David Lara González\*

Departamento Universitario para el Desarrollo Sustentable

Instituto de Ciencias

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

México

[ilaragonzalez@yahoo.com](mailto:ilaragonzalez@yahoo.com)

### Resumen

Presentamos una revisión de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para el proyecto del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla, México. Esta MIA fue presentada por una empresa privada y fue aprobada por el gobierno. El proyecto no contó con el apoyo popular y se creó un conflicto social que ha durado años y ha generado la existencia de miles de afectados ambientales. Debido a las irregularidades del caso que incluyen ilegalidad por parte del gobierno del Estado de Puebla, el proyecto no se ha realizado y la gente afectada así como sus colaboradores se han visto sujetos a problemas muy serios. La presente revisión consiste en señalar una serie de deficiencias que la MIA tiene sin que esto haya implicado una limitante para que el gobierno le diera su aprobación y, violando la ley pretendiera ejecutar el proyecto dentro de una situación de injusticia ambiental y corrupción.

**Palabras clave:** autopista, Gobierno, afectados ambientales, conflicto, ilegalidad, corrupción, justicia, paz.

## **A REVIEW OF THE MIA OF THE PUEBLA CITY NORTHERN BELTWAY, MEXICO: AN EXAMPLE OF ENVIRONMENTAL INJUSTICE AND INFORMATION HANDLING.**

### **Abstract**

We present a review of the Environmental Impact Statement for the project of the Northern Beltway of the City of Puebla, Mexico. This Statement was presented by a private company and was approved by the Government. The project did not have popular support and created a social conflict that has lasted for years and has generated the existence of thousands of affected environmental. Due to the irregularities of the case involving illegality by the Government of the State of Puebla, the project has not been made and people affected as well as their collaborators have been subject to very serious problems. This review consists of noted a number of shortcomings that the MIA has without this has implied a constraint so that the Government would give its approval and breaking the law intended to execute the project within a situation of environmental injustice and corruption.

**Key words:** highway, Government, affected environmental people, conflict, illegality, corruption, justice, peace.

### **INTRODUCCIÓN**

En 2008 el gobierno poblano decide la realización de la obra carretera denominada Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla. Dicha obra se planteaba como parte de la modernización del Estado poblano y como una medida que saneara una porción de los problemas viales dentro y fuera de la ciudad capital poblana, por hoy enfrascada en problemas de crecimiento demográfico palpable así como acosada por desorden en el crecimiento urbano y su infraestructura.

La decisión de realizar tal vía carretera fue unilateral, solamente tomada por el propio gobierno. No contó con la participación del importante componente de la sociedad que es el pueblo, es decir, la población que puede verse tanto como la que sería afectada negativa y directamente por la construcción de la carretera, así como aquella otra que se supondría beneficiada socialmente por la misma.

Llegado el momento, la población se enteró de la proyectada construcción de esta nueva obra de transporte/comunicación y comenzaron los problemas entre la población y el gobierno poblano, mismos que hasta el presente siguen en curso, pese a los años que ya han pasado (de 2008 a 2012-13). Los problemas entre ambas partes han alcanzado incluso el enfrentamiento verbal y físico con eventos de violencia que llegaron al derramamiento de sangre y a una especie de terrorismo de Estado.

El problema quizás pueda verse como originado por haber sido tomada la decisión de modo unilateral, pero tal fue solo el comienzo. En el paso de los años señalados el problema se ha visto agravado por una serie de desaciertos de la gente del gobierno tanto como, de sus socios capitalistas involucrados para la construcción y operación de la obra en cuestión. Desaciertos que desafortunadamente han llegado a actos y actitudes inmorales de la fracción gobierno-socios capitalistas, pero igualmente hasta actos de corrupción y de ilegalidad, como en su momento fueron sabidos ya públicamente.

Al no contar con la aprobación del pueblo, se ha verificado una franca oposición por parte de un grupo importante de los afectados por la obra y, por otras gentes y organizaciones (públicas y privadas), de tal manera que el gobierno poblano no pudo proseguir con las actividades para la misma y el gobierno le dejó el problema a la nueva administración poblana actual.

La obra no se ejecutó y el nuevo gobierno poblano directa y públicamente dio a conocer que la carretera presentaba vicios de origen que llegaron a lo ilegal. El propio gobierno poblano presente hizo saber “a todo el mundo” que la obra fue concesionada a una empresa constructora española (OHL: Obrascón, Huarte, Lain ) tanto para su construcción como para su usufructo como vía de alto peaje por un espacio superior (inicial con posibilidad de ampliación del plazo) a los 30 años, pero jamás fue sometida a concurso, como lo marca la Ley vigente, lo que dice, que fue otorgada por la “vía libre” para beneficiar a dicha empresa privada así como a los socios inmiscuidos en tal negocio multimillonario y probablemente a la gente del gobierno implicada. De modo tal, que esta obra más que ser un servicio público se planteaba como un negocio privado de alta rentabilidad.

El mismo gobierno poblano actual hizo del conocimiento público que debido a las irregularidades de la carretera, le retiraba la concesión a la empresa OHL, misma que buscó la forma legal de mantener la concesión y/o en su defecto la reparación del daño por la cancelación de la concesión. A la vez, el gobierno poblano vigente hizo suponer la mera cancelación de la realización de la obra, anunciando públicamente su cambio por otro proyecto que consiste en la construcción del segundo piso de la autopista México-Puebla para ofrecer el servicio equivalente al que prestaría el Libramiento Norte.

Por ser de elevada complejidad este tipo de problemas, pero igualmente por estar en juego fuertes sumas de dinero e intereses de todo tipo, el problema con el Libramiento Norte no ha sido concluido. La gente organizada opositora a tal proyecto permanece en sus actividades hasta obtener una resolución definitiva que oficialmente cancele la obra, entre otras peticiones, empero, el gobierno poblano no ha dado respuesta a las demandas que se le han planteado.

Dentro de semejante problemática, aquí solamente semblanteada, mostraremos una revisión que hemos hecho de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) que la empresa OHL había presentado, como parte de las actividades-requisitos legales/formales/oficiales que tenía que cubrir una vez que había sido beneficiada con la concesión proporcionada. Esta MIA no solo fue presentada por la empresa sino que fue aprobada oficialmente por las autoridades mexicanas correspondientes (estatales/federales), con todo lo que ello conlleva.

Aquí vamos a presentar algunas de las “irregularidades” (por llamarles de algún modo) que registra la MIA en cuestión, pese a las cuales se le dio la permisión oficial. Hacemos esto como una labor de Educación Ambiental tanto como para dar a la luz pública un caso mexicano de lo que ahora se conoce como Injusticia Ambiental; y también para ejemplificar la oportunidad que se abre para intentar entender/comprender que la marcha de un país sano no es factible sin las necesarias y suficientes relaciones de enlace entre los gobernantes y los gobernados y, entre la sociedad toda y los subsistemas naturales.

## **REVISIÓN DE LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (MIA) PRESENTADA Y APROBADA OFICIALMENTE.**

La presente revisión dista de ser la más completa pero todavía con las limitaciones de nuestro escrutinio, deja ver/entrever el papel lamentable que los poderes fácticos y de otras índoles pueden desempeñar en situaciones similares que desafortunadamente, cada vez son más frecuentes en el país (también fuera de él). Situaciones que rompen el orden público y privado, irrumpen contra los principios democráticos y no son vectores de sustentabilidad, tampoco específicamente hablando, de paz socioambiental.

El documento que revisamos es de acceso público, así lo obtuvimos nosotros, es oficial y lo aprovechamos para estudiarlo y aplicarlo en la defensa solidaria de los afectados ambientales del caso. De dicho estudio emergen los señalamientos que nos permitimos exponer en esta ocasión. El documento en cuestión fue presentado a las autoridades correspondientes por la empresa OHL.

La MIA inicia con una contradicción ya que igual indica literalmente que es una de tipo regional y enseguida la presenta como una de tipo particular. De acuerdo a la reglamentación oficial correspondiente hay determinado nivel de diferencia entre realizar una MIA de tipo regional y hacer una de tipo particular. El reglamento conocido indica que una obra carretera es de tipo regional pero la empresa reporta que aplicaron sobre los requisitos de una MIA particular. Entonces, desde el comienzo del documento se van presentando una serie de deficiencias que culminan por determinarlo como de baja o escasa calidad y esto, desde distintos puntos de vista, como lo veremos.

Muy pronto la MIA establece textualmente que la totalidad del proyecto se ubica dentro del Estado de Puebla, sin embargo esto no es cierto.

Una deficiencia de este documento es que en lo general presenta errores de ortografía así como limitaciones en la forma en que se hace su redacción, lo cual aparte de ser algo lamentable dada la elevada importancia socioambiental del caso, afecta negativamente el manejo, entendimiento y comprensión de lo que ahí se registra. Así, por ejemplo, el documento para enunciar a una entidad federativa mexicana lo mismo la anota como estado que como Estado.

Existen problemas históricos de delimitación territorial tanto dentro del Estado de Puebla como entre éste y cuando menos el vecino Estado de Tlaxcala. Problemas que las distintas administraciones estatales no han atendido con la suficiente seriedad para que a la fecha ya se hubieran resuelto de modo decisivo. Tal es el caso y mientras el documento enuncia que toda la obra carretera se encuentra solo en el Estado poblano, lo cierto es que el trazo invade terrenos del Estado tlaxcalteca. De hecho la mayor oposición a esta autopista (de tipo A4) surgió de la parte que su trazo invade del Estado de Tlaxcala. También es un hecho que si la obra no llegó a arrancar sus tareas constructoras, fue principalmente debido a las acciones organizadas que la gente de las poblaciones tlaxcaltecas involucradas y, algunas de las poblanas han ejecutado durante años.

El trazo planteado invadía a más de un municipio de Tlaxcala. La obra se presentaba como consistente en 35-38 kilómetros de autopista de los cuales alrededor de seis, se adentraban en el espacio territorial tlaxcalteca, sin duda. El ancho de vía se presentó como de 40 metros.

Los gobiernos de ambos Estados, tanto los que se encontraban en 2008, año de inicio del problema, así como los actuales han hecho caso omiso de la invasión estatal territorial, pese a que se les ha demostrado sólida y repetidamente que esto sucede. Respuesta al respecto no la hay, priva un "silencio" alrededor del punto. El Estado de Tlaxcala no ha querido intervenir en el problema a lo largo de tantos años, aunque se les ha instado a participar en la solución del problema, para lo cual, los afectados ambientales de la zona y sus colaboradores han recurrido a todas las instancias oficiales y otras más, incluso al nivel de la Presidencia del país y a organizaciones internacionales, por ejemplo, de derechos humanos entre otras, así podemos mencionar el caso de la participación del Tribunal Permanente de los Pueblos.

La MIA entrando en un reduccionismo a modo, fielmente indica que '...y desde el punto de vista ambiental básicamente es un cambio en el uso del suelo actual a Derecho de Vía', pero es esto una sobresimplificación que incluso es contraria a la propia definición del ambiente que da su mismo texto: 'Ambiente. Es el complejo total de factores físicos, químicos, biológicos, sociales, culturales, económicos, estéticos, que afectan a los individuos y a las comunidades, y en última instancia determinan su forma, su carácter, sus relaciones y supervivencia.' Lo que queremos decir es que no se trata de un básico cambio de uso de suelo a uno de vía de comunicación, puesto que se implica un cambio muy drástico del devenir de toda la zona afectada, incluyendo la expulsión de la población actual sin el más mínimo indicio de propuesta gubernamental de su reubicación territorial.

Anotan a seis municipios poblanos como en los que se ubicaría la autopista pero en ningún momento mencionan a los municipios tlaxcaltecas invadidos (que son dos: San Pablo del Monte y Tenancingo, colindantes entre sí). Entre los seis municipios poblanos enlistan al de Cuautlanzingo que lo mismo lo escriben así que con z: Cuautlanzingo. Pero más pesado es

que anotan al de Coronado pero su denominación correcta es Coronango que también ponen como Coronando. Esto va más allá de errores de escritura. Consideramos inaceptable que para un caso tan importante no se tenga el suficiente cuidado al elaborar y presentar un documento como el cuestionado y se llegue en él a omitir municipios (los tlaxcaltecas) mientras se inventan municipios inexistentes (Coronado/Coronando): “simplemente” podría preguntarse cómo espera el gobierno que los gobernados sostengan confianza en sus instituciones ante contextos como el aquí estudiado.

La MIA y el Resumen Ejecutivo de la misma (también de acceso público) manifiestan que la inversión requerida era de aproximadamente ‘500, 000, 000.0 millones de pesos’, anotación que hemos copiado textualmente pero que no sabemos su interpretación “exacta” pues pudiera “interpretarse” como quinientos millones de millones de pesos o “solo” quinientos millones de pesos. La diferencia es muy amplia y referida a dinero se presta a un manejo que puede derivar en más problemas. Los medios noticiosos, pese a que el gobierno presionó para sostener la información propia del proyecto en un bajo perfil, es decir, tratar de mantener un velo de oscuridad compuesto igualmente de una campaña para no darle oportunidad a los ciudadanos opositores al proyecto de expresarse en los medios de comunicación/información acompañado esto de una tarea constante de desprestigio/denigración contra los opositores, publicaron cifras un tanto distintas de las mencionadas pero mismamente disparadas unas de otras: desde, digamos 250 millones de pesos hasta unos 3 mil millones de pesos. Pero a la vez, llegaron a señalar la gran diferencia en el costo por kilómetro de autopista construido al comparar el que presentaba la misma empresa OHL en otros sitios del país contrastado con el de esta obra para la capital poblana, en cuya comparación el costo para Puebla es notoriamente superior y esto, sin que mediara alguna explicación para tan grande diferencia. En tal sentido, esta MIA y su Resumen Ejecutivo no dejan claridad respecto a tan importante rubro, siendo una deficiencia muy sonada e importante, a la vez que se presta a ser una “puerta” para el acceso a la corrupción, “fantasma” que ronda el caso que estamos tratando.

Debido a que los años han pasado, la historia inmediata puede quizás tomarse como una medida o forma de corroboración de la presunción que hicimos sobre el “fantasma” de la corrupción: a la fecha, algunos de los funcionarios de gobierno del periodo poblano próximo pasado, el mismo que mandató este proyecto carretero, han sido acusados por varios ilícitos y han sido perseguidos por la ley. Siendo funcionarios no de bajo nivel, pero al propio ex gobernador no se le ha vinculado con los ilícitos aunque sí, se le ligó en los medios masivos noticiosos, dentro de su periodo de gestión gubernamental, con un caso de pederastia y de abuso de poder en el caso de Lydia Cacho (‘Los Demonios del Edén’), la periodista y escritora, mismo del que surgió la denominación del ex gobernante poblano conocida de ‘el góber precioso’ que se extendió por lo menos, en todo el país.

La MIA señala que los predios afectados son en su mayoría de ubicación rural y sobre pequeñas localidades. El documento no destaca lo que entiende por rural ni tampoco por localidad pequeña.

La zona del conflicto es un espacio interurbano entre las muy cercanas ciudades capitales de Puebla y de Tlaxcala. Debido a su extrema cercanía y a otras condiciones más, falta muy poco para que ambas ciudades conformen una sola megalópolis, cuestión que incluso ha sido buscada por los distintos gobiernos de los dos Estados. Incluso por años se ha ido construyendo lo que se conoce como el Corredor Industrial Puebla-Tlaxcala o simplemente el Corredor Puebla-Tlaxcala, mismo que tuvo su importancia en el famoso proyecto multinacional neoliberalista del Plan Puebla Panamá, que hoy debido a la alta contraposición encontrada, ha variado en sus formas y presentaciones pero sigue en cierta marcha.

Llamar o calificar a los predios afectados de rurales es mínimo una inexactitud, pero sabemos que la MIA, cualquiera que fuere, requiere de mayores exactitudes, en parte para ello se hace. La zona ya no puede describirse hoy como rural. La ruralidad real se encuentra en otras ubicaciones, más distantes, distantes de esta zona. El área bajo conflicto cada vez se encuentra más y más poblada y ha ido adquiriendo las características de lo urbano, perdiéndose las de lo rural.

La MIA dice que pasa la conducción, o sea, la autopista por pequeñas localidades pero los que conocen el área saben que cada día crecen las múltiples localidades del “vecindario” y, difícilmente se les puede calificar de pequeñas. Su pequeñez no se observa ni en sus dimensiones físicas ni en las poblaciones que albergan ni en las actividades/funciones que desempeñan ecosistémicamente. Al momento de pretender el gobierno poner a andar el proyecto, resultó que los afectados directos del mismo eran cientos de familias lo que se traduce en miles de personas y esto no puede ser tan sencillamente medido en términos de localidades pequeñas. En algunas de estas poblaciones se presenta, entre otros problemas, un alto hacinamiento humano que no se resuelve sino que al contrario se acrecienta y, el proyecto carretero, en lugar de venir a presentar una vía de solución a tal hacinamiento, acompañado de baja calidad de vida en la zona, vendría a incrementar la carga socioambiental en la misma, y esto es reportado por la misma MIA, que afirma que dicho proyecto significa atraer más gente al área.

Afirma la MIA que las poblaciones más grandes cercanas al sitio pertenecen a la Ciudad de Puebla, sin embargo está obviando a varias poblaciones tlaxcaltecas a las cuales ni tan solo toma en cuenta: no resulta esto sorprendente, toda vez que el documento de ningún modo reconoce que es un proyecto invasor del Estado de Tlaxcala, un problema que cobra mayor relevancia cuando se considera que Tlaxcala, precisamente es la entidad federativa mexicana más pequeña del país de acuerdo a su extensión física y, tal obra le vendría restando territorio, ítem que al parecer no le interesa al gobierno tlaxcalteca, probablemente debido al juego-rejuego de intereses político/económicos del momento y permanentes; pero a los pobladores sí, puesto que no saben si terminarían perteneciendo a uno o a otro Estado. El proyecto trae de este modo más tensión y desequilibrio a la zona y esto es muy importante cuando vemos que el país está cursando por una de sus crisis más profundas con el repunte de las violencias dado en los últimos sexenios, repunte que ha cobrado magnitudes de violencia no vista desde el conflicto armado de la Revolución Mexicana.

Existe un factor más que opera en las poblaciones afectadas. Si bien ya mencionamos la gran cercanía geográfica entre las dos capitales, ahora tenemos que traer a colación el hecho de que igualmente se da una fuerte conectividad entre unas poblaciones y las vecinas de tal manera que, en algunas localidades no se puede distinguir el inicio de una y el final de la otra y esto llega a suceder inclusive entre la población de un Estado que colinda directamente con otra del otro Estado, son localidades sumamente contiguas y sus límites, junto a los estatales son difusos y confusos sin que medie una instancia que resuelva tal entuerto y, donde incluso ya ha habido enfrentamientos por semejante carencia de definición de límites territoriales. Cabe señalar que hay pobladores que no saben si habitan Puebla o Tlaxcala.

La MIA presenta el rubro de ‘generación, manejo y disposición de residuos sólidos, líquidos y emisiones a la atmósfera’ pero no lo hace para la fase de operación que es la más importante puesto que es la más larga y la que comportaría la más vasta transformación ecosistémica de la zona, tanto por el aumento del aforo vehicular como por el aumento de la población humana, factores que arrastrarán mayor estrés socioambiental en toda el área que de por sí ya se encuentra sujeta a considerable esfuerzo ecológico por el incremento poblacional tan veloz, así como por el desorden urbano que impera y lo mismo por la pérdida o agudización del bajo nivel de vida en la zona con la presencia rápidamente crecida de más gente pobre y todavía más pobre que amplía la población en estado de miseria: el Estado poblano es uno que padece de grandes problemas de pobreza/miseria/marginación y esto es reconocido a nivel nacional. El documento se preocupa de los puntos mencionados pero no dentro de la fase operativa que fue concedida para su usufructo, a manera de negocio privado, a la misma empresa OHL, parte del gran capitalismo español neocolonialista. Señala que la vida útil de la obra es de 50 años y a OHL se le daba la concesión de la operación por los “primeros” 30 años con posibilidades de ser más (insistimos en esto). ¿Cómo es que no se reportan las mismas preocupaciones “ecológico/ambientales” para una etapa tan extensa y esto, siendo la misma empresa constructora la que la operaría por tanto tiempo?

Como suele acontecer el documento establece que se pretende, con el proyecto en cuestión, lograr mayores niveles de competitividad y generar más y mejores empleos para la población,

lo cual no deja de ser atractivo para la gente pero difícilmente esto obedece a la realidad y más bien pertenece a la retórica común del desarrollismo. Indica la creación de algunos cientos de empleos permanentes pero en la actualidad la zona da empleo a varios miles de personas, así el balance en tal sentido no es positivo para el proyecto; incluso con el conflicto que se generó y que ha durado años, la pérdida de empleos es una realidad, no así la creación de los mismos. Esto en cuanto a la cantidad de los empleos pero en lo referente a la calidad, sabiendo cómo funcionan este tipo de empresas y obras, sería bastante duro demostrar fehacientemente que los empleos nuevos fueran muy superiores a los ya existentes y, todavía más duro con las modificaciones impuestas por la correspondiente Reforma Laboral de finales del 2012, ya aprobada a nivel nacional. Aunque cabe la especulación/elucubración en este segundo rubro, consideramos que en el mejor de los casos, la creación de empleo de calidad tan solo sería para unas cuantas personas, quedando al margen la gran mayoría poblacional aquejada.

Reporta la MIA que de 1990 a 2006 se duplicó el parque vehicular en la ciudad de Puebla y de ahí se deriva un problema vial. No podemos dudar mucho de que esto sea así, pero algo que puede señalarse de parte nuestra es la carencia de programas de gobierno que tiendan a una Educación Ambiental para que no ocurra que en tan pocos años se duplique la existencia de vehículos. Si bien dicha población vehicular se puede volver a duplicar en tiempos cada vez más cortos no puede darse la misma duplicación en la construcción de obras que atiendan el fenómeno, en tal situación la “carrera contra el destino” estaría pérdida de antemano. En lugar de más y más obras carreteras/viales debería pensarse en mejorar sensiblemente el modo de vida de la gente para no seguir multiplicando las poblaciones vehiculares y menos las de los habitantes y, más bien buscar mejores formas de transporte/comunicación, menor desplazamiento de la gente, mayor uso de vehículos colectivos e incluso el uso de vehículos de tracción humana, ítems que a su vez, significarían un subsanamiento del estrés ecológico/ambiental y hasta quizás de recuperación de la mera salud pública.

La MIA hace mención, como un antecedente, de un programa que dice ahí se realizó por primera vez en 1994 para Angelópolis; otro proyecto desarrollista dado en la misma ciudad de Puebla que trajo como resultado la modificación extrema de otra fracción de la ciudad. También recurre a señalar el daño que el cambio al artículo 27 Constitucional de 1993 implicó haciendo de las tierras una mercancía con el abandono de las actividades agrícolas, el cambio de uso de los suelos y la especulación inmobiliaria. Esto lo señalan directamente en la MIA. El punto nuestro es que lo que ellos acusan que ya sucedió es igualmente lo mismo que ellos están promoviendo con el proyecto carretero que estamos revisando, tanto como en el caso de Angelópolis. El proyecto Angelópolis, un orgullo para los gobernantes de Puebla, ha sido otro caso de injusticia ambiental, no podemos entrar a describirlo pero sí podemos indicar que probablemente fue peor que el caso del Libramiento Norte, la gente fue no solo desplazada sino más bien despojada para crear la zona más “moderna” y elitista de la ciudad, caso en el que se sigue una actitud clasista que segrega a la población menos pudiente.

Pero es muy extraño, difícil de entender/comprender por qué la MIA toma estos puntos de crítica cuando el proyecto que ellos presentan se trata de lo mismo: imposición, abuso, violencia física y mental, injusticia, ilegalidad. Critican a otros cuando ellos han hecho lo mismo y peor si simultáneamente están dando señales de reconocer tales elementos negativos: ¿cómo podría entenderse/explicarse la lógica aplicada por ellos?

El trazo de la obra es muy cercano al volcán La Malinche que es un Área Natural Protegida (ANP) declarada Parque Nacional desde hace décadas. Con una mala redacción la MIA indica que pasa la carretera cercanamente a tal ANP pero que no la toca, explícitamente anota que pasa a 200 metros de ella. Es ilusorio pensar que todo el estrés socioambiental desatado con la carretera no afectaría a esta ANP tan solo por estar separada cortos 200 metros, tan solo la contaminación atmosférica por los gases vehiculares y el ruido producidos en la autopista no pueden “respetar” tales 200 metros. Estudios de vías carreteras encuentran que éstas pueden afectar a 500 metros de distancia, pero si se toma en cuenta que una vez en operación la autopista sus áreas aledañas muy seguramente serían cambiadas en su uso actual y su habitación, los 200 metros señalados se volverían más ilusorios.

La factible afectación negativa sobre La Malinche, uno de los principales volcanes del país, es de mucho mayor peso del que puede suponerse “a primera vista”, no podemos detenernos en esto toda vez que no es el corazón del presente escrito, pero no podemos dejar de anotar que este volcán es el principal ecosistema de toda la región en cuestión, tanto para Puebla como para Tlaxcala, además de ser el más cercano a la ciudad de Puebla y es su cardinal “pulmón” tanto como muy importante fuente de agua para toda el área, no se diga ya de su trascendencia socioeconómica, cultural e histórica.

Enseguida la MIA escribe: ‘Respecto a la Fisiología, la mayor parte del terreno se desenvuelve sobre terrenos que van en su mayoría de llanura a lomerío, con alguna meseta interrumpida. En algunos...’. O sea que el terreno se desenvuelve sobre terrenos, lo que deja que desear respecto a la calidad de redacción del escrito pero más significativo que esto es que ponen ahí “Fisiología” y el DRAE nos dice “Fisiología: Ciencia que tiene por objeto el estudio de las funciones de los seres orgánicos” y, las llanuras, lomeríos y mesetas que la MIA pone ahí no son seres orgánicos. En todo caso tales “accidentes” o rasgos topográficos, se pueden describir en la Fisiografía no en la Fisiología. El mismo DRAE dice “Fisiografía: Geografía física” y tales “accidentes” lo son.

El documento entra en algunos detalles técnicos respecto al suelo. La Edafología es la ciencia que estudia a los suelos. Es una ciencia “natural” no es una ciencia “exacta” y en tal tenor, aceptamos que puede diferirse en la forma de apreciar, definir y hasta de estudiar a los suelos. Empero, todavía así, no nos parece la mejor información la que la MIA aporta sobre lo que los suelos son; pensamos que queda corta en el modo de acceder a este tipo de conocimiento. Su información anotada no es original de ellos sino tomada de fuente, de otros autores pero igualmente pensamos que hay mejor información disponible que la que reportan y, en el caso que estamos ventilando las diferencias pueden ser medulares “aunque” solo fueran desde el punto de vista de la teoría científica sobre los suelos: decimos esto último debido a que en el enfrentamiento entre los afectados ambientales del caso y la contraparte del gobierno y sus asociados, en frecuentes encuentros la contraparte gobierno/socios capitalistas descalificaron abiertamente el manejo teórico/científico que los afectados le han presentando alegando que son “teorías” y cosas así y por lo tanto “no son verdades”, llegando varias veces a un desdén vasto y hasta a la abierta burla ante los argumentos técnico/científico/filosóficos que se les presentaban, queriendo anular múltiplemente a los antagonistas a la autopista tildándolos de ignorantes, opuestos al “progreso”, retrógradas.

Siguiendo con la parte edafológica la MIA anota ahí lo que suponen son los suelos o tipos de suelos presentes en la zona del estudio. Cometen errores de escritura en la denominación científica de los suelos y hasta “inventan” un tipo de suelo que no existe en el mundo, el fluvosol, cuando el término que realmente existe es fluvisol. Podría tomarse como “error de dedo” pero el documento se supone hecho por conocedores de cada rubro temático y el que sabe de suelos, sabe que no hay fluvosoles. Además, se supone que la MIA fue revisada tanto por ellos mismos como por las dependencias oficiales que la aprobaron, puesto que fue aprobada. Nuevamente, para nosotros es inaceptable que en un caso donde se afecta a tanta gente y a los ecosistemas de manera tan drástica, las cosas ni tan solo técnicas hayan sido hechas con mayor rigurosidad.

Presentan una tabla de descripción de los tipos de suelo presentes en el sitio de estudio pero lo que registran ahí es ampliamente burdo ya que no describen en ningún momento las características netas, específicas de los suelos del sitio. Lo que anotan ahí son propiedades generales de ciertos tipos de suelo que pueden presentarse en distintos lugares del mundo, como si hubieran consultado una enciclopedia. Semejante información viene haciendo las veces de “material de relleno” para el documento, el cual se extiende más allá de las 200 cuartillas, mismas que contienen información incluso variopinta: ¿más relleno?

Dicha tabla en su tercera de tres columnas registra la susceptibilidad a la erosión de los suelos anotados. Los suelos tienen muchas y diversas propiedades, una sola de ellas es su susceptibilidad a la erosión. No se entiende la necesidad de abrir una columna para hablar de ello cuando hay otras tantas cualidades edáficas y que quizás serían más importantes, que



destacar este punto de su erodabilidad. Esto cobra mayor peso cuando se ve que independientemente de ser más o menos susceptibles a la erosión, tales suelos serán destruidos y/o sepultados por toneladas de concreto-asfalto. Por si fuera poco, lo que escriben al respecto no es específico para los suelos presentes en la zona sino generalizado para suelos de tal tipo en muy distintas ubicaciones alrededor del mundo. Semejante información si no “peca” de ser “relleno” lo puede hacer por su “ingenuidad”.

No obstante, vuelven a meter el punto de la erosión de los suelos. Insisten en ello, lo que nos refuerza para observar nosotros el “detalle” cargante de que todo lo que informan de los suelos es tomado de fuente. No realizaron un levantamiento edafológico en la zona ni siendo el “recurso” suelo el “recurso” natural más castigado por el proyecto puesto que sería desaparecido-sepultado. Su larga “preocupación” por las cuestiones de la erosión edáfica no se ve corroborada con pruebas concretas ejecutadas directamente sobre tales suelos del área.

Resumiendo un poco: la información edafológica de la MIA dista de ser la necesaria y suficiente y, en más de un sentido y razón.

Para el estudio de la vegetación recurrieron a fuentes bibliográficas y trabajo de campo. Emplearon cartografía temática pero la única escala que mencionan es de 1 a 250 000, a tal escala la zona de estudio es muy pequeña y lo que se puede obtener así es información demasiado general. A esto se le puede agregar que no se indica la fecha de la cartografía empleada y esto es una limitante importante ya que el área ha sufrido impactaciones considerables y la información de tales cartas puede estar ya rebasada y/o ser apócrifa. También indican haber utilizado ortofotos de INEGI en escala 1 a 50 000 de las cuales tampoco se registra su fecha y puede ocurrir lo mismo que con las cartas. Pese a que es común usar materiales a distintas escalas es posible que la diferencia tan grande entre las dos anotadas no sea la forma más recomendable para ejecutar un estudio y proyecto como estos.

Reportan que no se localizaron especies con estatus de conservación. La incertidumbre podría aparecer cuando se observa que el trabajo de campo solo fue realizado en cuatro días y por apenas dos personas, biólogos. Si bien la zona no es tan extensa sí tiene sus complejidades. Ellos aseveran haber trabajado sobre las márgenes del río Atoyac y en numerosas barrancas (la zona conflictuada incluye alrededor de 50 barrancas), de las cuales mencionan el difícil acceso a algunas de ellas. Bajo estas condiciones el trabajo de campo hecho podría verse como limitado y la información capturada como relativa, no muy confiable. Nada se nos dice de la calidad de la formación y experiencia de los dos biólogos, menos de su calidad para participar en una MIA, no sabemos sobre su especialización profesional.

Entran al rubro de la fauna. Hablan de trabajo de campo y bibliográfico. La bibliografía los lleva a encontrar especies con estatus de conservación. Reportan mastofauna, avifauna y herpetofauna pero nada más. Así reducen la fauna a solo estos tres grupos y se olvidan de todos los demás. Su trabajo de campo lo realizaron del 18 al 20 de marzo y el 24 de marzo, de 2010. En solo cuatro días y del mismo mes levantaron su inventario de campo. Esto es exageradamente limitado. La fauna (como otros componentes de la naturaleza) cumple ciclos y no es posible determinar un inventario faunístico científico/técnico en cuatro salidas de campo y dentro de un solo mes. La MIA no lo dice pero es probable que hayan sido los mismos dos biólogos que levantaron la vegetación los que hicieron el inventario de fauna y, tampoco lo dice, pero es posible que hayan sido los mismos cuatro días en que “levantaron” la vegetación, todo esto hace que la información que reportan sea menos fiable: cuatro días para levantar tanto vegetación como fauna es una restricción tal vez insuperable. Si la calidad de la información con la que se generó la MIA no es confiable, tampoco lo es la propia MIA.

Tenemos que hacer hincapié en el notable hecho de que sus salidas de campo (tan escasas para levantar tanta información), como ellos lo anotan en la MIA fueron hasta marzo de 2010, pero ya desde el mismo año 2008 ellos habían invadido varios de los predios involucrados desmontando cultivos y plantas presentes para implantar en estos sus señaladores del trazo y para otras prepotentes acciones más, como lo es el recurrir repetida y sostenidamente a todo tipo de amenazas y engaños/mentiras para que la gente vendiera sus bienes, que no solo son

terrenos sino todo tipo de edificaciones. Es decir, que todavía sin contar con el estudio de la MIA ya habían intervenido el espacio territorial del área en disputa y, lo siguieron haciendo así. Además, la invasión de los predios se dio sin ninguna notificación previa a los legítimos dueños y usuarios/habitantes de los mismos, ni tan siquiera contaron con el permiso de la gente: fue una invasión descarada. Por si fuera poco, jamás hubo un pago por los cultivos y plantas dañados. Tampoco lo hubo de los predios de que lograron adueñarse abusando del temor y descontrol de la gente. A la mayoría solo se le prometió que se les pagarían sus patrimonios, pero esto no sucedió. El problema se vio agravado por el precio tan ridículamente bajo que le querían pagar a la gente: cuatro pesos mexicanos por metro cuadrado de suelo, por ejemplo. En otras palabras, para estos “constructores de progreso” la tierra no vale nada (hasta que ya está en sus manos y entonces cobra un cambio de precio extraordinario: de unos cuantos pesos por metro cuadrado pasa a costar/valer varios miles de pesos).

Al estar describiendo el trabajo sobre la fauna la MIA dice: ‘Se realizaron observaciones de los diversos organismos durante el recorrido a pie o en vehículo hacia los sitios de muestreo de vegetación.’ Se le da tan poca seriedad a las cosas que no se dan cuenta que están hablando de la determinación de la fauna, no de la vegetación. Poca seriedad que se ve reflejada a su vez en el hecho de que escriben bióta en lugar de biota; desconocemos el por qué hagan esto y no es nada sencillo encontrar las razones que determinan que cuando menos los biólogos involucrados no sepan escribir bien ésta palabra.

La zona no es tan grande para tener que recurrir a la observación desde un vehículo pero el método no se nos figura el más recomendable cuando se afirma que para observar la fauna se usaron binoculares: vuelve a ser algo que limita sobremedida la calidad de la información ¿acaso los animales van a posar claramente para que se les observe?, en todo caso es un método secundario y de apoyo, solamente, no discriminante de verdad.

Comentan que aplicaron encuestas y entrevistas pero no se establecen los criterios de éstas y se tiene que asumir que lo sean en la calidad y cantidad deseables pero sin constancia de ello.

El documento no plantea un estudio de la vegetación ni de la fauna en el resto del trazo siendo que es la parte más grande del mismo (y por mucho) y, que asimismo, sufriría los rigores de cambios muy impactantes a la vez que en todo su trayecto existen ambos rubros.

A la hora que estudian la vegetación de la zona entran en una falla conceptual importante. La vegetación no es lo mismo que la flora, son conceptos cercanos pero diferentes finalmente. Cuando tratan de la vegetación lo hacen de modo muy escueto casi nulo. En realidad trabajan más sobre la flora pero erradamente la hacen pasar por vegetación. No se explica cómo es que se equivoquen de tal modo ya sean los biólogos mencionados y/o las personas que hayan hecho el trabajo y el escrito. Tampoco se entiende cómo fue aprobada la MIA tal cual ni por qué no se “molestaron” en revisar y corregir las cosas.

Tenemos que señalar que existe una notable incoherencia/incongruencia entre la información presentada en la MIA acerca del “medio físico” y otros “títulos” o temas más. Mientras para unos rubros se van a unas escalas exageradas de generalidad, en otros se van a un nivel de detalle que no es posible compaginar con los otros temas, esto genera un fárrago que dista de ofrecer un trabajo digno, de calidad, serio y técnico/científico, como es el necesario. Se abre así la oportunidad para apuntar nosotros que esta MIA está hecha para guardar apariencias y llenar el requisito oficial/legal que se le pide a los proyectos de esta clase. No obstante fue autorizada oficialmente para dar paso a la construcción de la autopista incluyéndose su decreto de “declaración de utilidad pública” hecho por el propio gobierno del ex gobernador poblano Mario Marín y publicado en el Periódico Oficial con una fecha que mucho habla de las irregularidades del caso: 31 de diciembre de 2010.

Con estas salvedades la perspectiva meramente ecológica de la presente MIA no podría considerarse como adecuada y pertinente y, menos desde el sentido socioambiental.

En el apartado sobre el paisaje la MIA establece que los elementos paisajísticos de la zona son naturales. Esto es una inexactitud, cuando menos. La zona ha sido altamente influida por la

acción humana y ya no se puede considerar que sus elementos sean netamente naturales, mínimo son componentes paisajísticos intervenidos, inducidos y/o seminaturales/semiartificiales: la huella humana es notoria.

Arguyen que en el presente se observa poca presencia humana debido a que no es un sitio con desarrollos urbanos. Otra "inexactitud". Con miles de personas habitando y trabajando en la zona no se puede decir que hay poca presencia humana. Si bien no hay urbanización ordenada, organizada, del tipo que sería más deseable socioambientalmente hablando, sí hay "desarrollos urbanos", pero, la aceptación de esto va a depender de lo que se esté entendiendo por un "desarrollo urbano". La zona se constituye de colonias, suburbios y hasta de "asentamientos irregulares" pero es definitivo que el uso y habitación humanos están muy presentes.

La MIA hace una larga descripción de las condiciones socioeconómicas y culturales de los municipios poblanos afectados por la obra. No hace lo mismo para los municipios tlaxcaltecos invadidos. Si bien tal revisión de los municipios poblanos sería normal de realizar, también debería hacerse lo mismo directamente en cada una de las poblaciones involucradas ya que es en ellas exactamente donde la obra golpearía más, pero esto, que es más necesario de ejecutar, no lo hacen. Con las desigualdades tan fuertes que se dan entre una localidad y otra, aún para el mismo municipio, puede ser poco relevante que se den determinadas condiciones en otras ubicaciones municipales mientras se desconocen las que imperan en cada localidad surcada por la autopista.

Aparece su tabla 34 y le dan el título: 'Características físicas y biológicas de la unidad ambiental como área de influencia.' Tal tabla consta de dos columnas: la primera llamada Factor y la segunda Descripción. Enlista cinco factores: Geomorfología, Edafología, Hidrología, Vegetación y Fauna silvestre.

En Geomorfología lo único que anotan es, textualmente: 'En el sitio del proyecto se presentan en topofomas de barrancas provenientes del río Atoyac y del cerro de la Malinche.' Observamos la mala redacción que llega a condicionar su lectura y su entendimiento. Además, conociendo y reconociendo la zona se evidencia que lo reportado en tal tabla es demasiado reducido, están sobresimplificando la información ya que por supuesto no hay ahí tan solo barrancas.

La Malinche no es un cerro. El DRAE nos dice para cerro: "Elevación de tierra aislada y de menor altura que el monte o la montaña". Entonces anotar tal elevación como cerro no solo es un error de escritura sino de concepto y más dada la gran importancia que dicho volcán tiene para toda la región.

En la Edafología vuelven a cometer los mismos errores de escritura (si no es que lo son de concepto) que ya comentamos, sobre los tipos de suelo sin agregar nada más, cuando sería necesario indicar su estado o condición así como su distribución en la zona y sus calidades, mínimamente. Entonces, la información otra vez es raquítica e inespecífica. Aparece una carta de suelos en el documento pero su escala no permite el nivel de detalle más pertinente, es muy general, por si fuera poco, no se enuncian las fechas ni de levantamiento ni de edición de tal carta y esto es sustancial.

En Hidrología la anotación que hacen también es totalmente generalizada y generalizante de modo que no se le puede considerar suficientemente adecuada.

En Vegetación vuelven a cometer el error ya señalado por nosotros, anotan la flora pero no dice una sola palabra de lo que propiamente es la vegetación, gran deficiencia y más desde el aspecto conceptual/técnico/científico.

Termina la tabla con el Factor Fauna silvestre con la sola anotación, textual: 'Se determino la presencia de fauna silvestre dentro de las barrancas utilizada como corredores.' Donde se aprecia la falta de seriedad que le dan al documento con una mala redacción y mala ortografía y así no se presta a una buena lectura ni a una buena comprensión de lo que dice. Empero,

más grave es el problema de que siguen insistiendo en solo lo presente en las barrancas cuando hay fauna silvestre en todo el trazo carretero y no puede (ni debe) desdeñarse “tan a la ligera”.

Aparece su Apartado V: ‘Identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales.’ En su listado de indicadores de impacto, entre otros, anotan al suelo con dos rubros: calidad y capa superficial. Esto expresa una carencia muy sonada de congruencia y seriedad formal puesto que hemos visto que la información que recuperan acerca de los suelos, es muy general y no se ve el modo en que técnica/científicamente puedan ellos establecer la calidad de los suelos de la zona si los datos que poseen son insuficientes. Solo enuncian los tipos de suelo que supuestamente están presentes en la zona pero, ni tan solo se sabe si son tales puesto que no hay un trabajo de campo realizado por ellos y, su información es documental (con fechas no conocidas de publicación) y puede ser ya obsoleta. Los suelos al igual que tantas otras cosas, cambian.

Simplemente no se sabe cómo pueden obtener el dato del segundo rubro admitido: capa superficial del suelo. En esto, primero debe definirse con gran rigurosidad técnica cuál es el concepto de “capa superficial”; tampoco se dice cómo “midan” tal capa. Cuando menos este “indicador de impacto” está muy limitado y no se presta a confianza.

Si los indicadores no son confiables su resultado no puede ser confiable. Por simple regla lógica y operativa.

Manejan índices y matrices. Aparece la tabla V.3. En ella reportan las actividades del proyecto en sus tres etapas. En la última, la de operación y mantenimiento, que por fuerza es la mayor y la más trascendente ya que durará muchos años, solo anotan dos cosas: circulación de vehículos y contratación de mano de obra. Es decir, que para estos evaluadores de impactos no sucederá nada más ahí, lo que no se puede tomar más que por un reduccionismo absurdo irresponsable o peor, corrupción.

Generan anchas y largas tablas pero la “utilidad” de ellas queda reducida por la baja/escasa calidad de la información a partir de la que fueron generadas. Llegan a su tabla V.12. ‘Resumen de Identificación y evaluación de impactos ambientales’ (textualmente dicho título, donde no sabemos por qué ponen Identificación con mayúscula y lo demás no). Esta tabla es muy importante y merecería mayor revisión de parte nuestra pero, para abreviar un poco, solo planteamos lo que sigue.

Disponen cuatro columnas: jerarquización, preparación del sitio, construcción, operación y mantenimiento. La jerarquización la dan en ocho categorías: cuatro negativas y cuatro positivas. Unas y otras en cuatro escalas: importante, medio, moderado y muy moderado. Para la preparación del sitio reportan (en el orden dado de las escalas) en los rubros negativos: 1, 2, 12 y 9. En los positivos: cero, cero, 1 y 2. Aquí se ve el tremendo estrés a que se sometería la zona ya que mientras los impactos negativos son 24, los positivos apenas son 3. Pero además, en las escalas importante y medio, que son las más fuertes, en los impactos positivos no aparece ninguno.

En la construcción anotan: 8 en moderado y 6 en muy moderado en los negativos, nada más. Mientras que en los positivos solo admiten 3 en muy moderado. Otra vez el desequilibrio es en contra de la obra puesto que son 14 impactos negativos contra solo 3 positivos y de la menor significancia por ser de la escala muy moderado, misma escala que a su vez queda en negativo cuando se comparan los 6 negativos contra los 3 positivos.

En operación y mantenimiento reportan: un moderado y un muy moderado en los negativos y, en los positivos solo un impacto medio y un moderado. Se da un empate en el número de impactos negativos y positivos pero se supondría que el balance es favorable para esta tercera etapa ya que uno de los positivos es de escala media y se supone que, así, sería a favor de la obra aunque esto tendría que ser demostrado mucho más rigurosamente (y ya en los hechos), si bien estos números casi denotan un cierto “empate” en tal tercera etapa, pero solo en ella.

Suman los impactos por etapa (que son 27, 17 y 4) pero no los diferencian en negativos y positivos como si tal diferencia no fuera crucial para el proyecto, para la zona y para la gente afectada. Si tal diferenciación no fuera importante toda la MIA no tendría ni tan solo “razón de ser”, esto es fundamental, sin duda alguna. También anotan el total de impactos: 48. No obstante, tal sumatoria es así fuertemente irrelevante puesto que más que la cantidad de impactos o tan importante como dicha cantidad lo es la calidad de los impactos y su distinción entre negativos y positivos.

El caso es que para las tres etapas las comparaciones de los impactos quedan (primero los negativos después los positivos): 24 a 3, 14 a 3 y 2 a 2. Esto establece 40 negativos contra 8 positivos. Si el balance o desbalance entre unos y otros no es de tomarse en cuenta, insistimos, la MIA carece de todo sentido y razón y se la puede “desechar”. Tanta diferencia entre impactos negativos y positivos no resultó significativa ni para sus realizadores/presentadores ni para los revisores ni para nadie. Las instancias de gobierno, dieron por válida y autorizada esta MIA pese a todo lo que hemos señalado aquí y más puntos que no hemos podido anotar en esta oportunidad. La diferencia de 32 puntos negativos sin una sola contraparte positiva resultado de esta MIA, no les significó nada. Para ellos “todo está en orden y apegado a la ley”, para nosotros no.

La información de tan importante tabla V.12 solo les mereció un párrafo más que además es información somera: no discuten con seria profundidad lo reportado en dicha tabla, prefieren pasar de inmediato a otras cosas y obviar los resultados que ellos mismos generaron (la mayoría negativos para la zona).

Luego enuncian sus medidas de prevención, mitigación, compensación de los impactos ambientales. Lo indican de tal manera que todo les es favorable, es decir, no habría consecuencias graves que lamentar/declarar, lo cual da mucho para decir y deja mucho que desear, más cuando hemos visto tantas limitaciones y demás cuestiones negativas en esta MIA presentada.

Por ejemplo, inmediatamente antes de entrar a su Capítulo VIII, indican ahí, literalmente: ‘No se requiere programa de monitoreo.’ Lo que da una clara idea de las deficiencias de la MIA: mínimamente para ejecutar sus (supuestas) labores, reduciéndonos nosotros a mitigación y compensación, un monitoreo es necesario y sobre todo cuando la autopista tendría un alto volumen vehicular, y no se diga más de todos los cambios que conseguiría en la zona (y otras más, quizás).

Termina el documento de la MIA con su apartado bibliográfico. Anotan tres partes: bibliografía, luego una que denotan como ‘En internet’ y la última que titulan ‘Legislación y normatividad’.

En la primera, es decir en la bibliografía propiamente dicha, reportan apenas 18 citas que se observan pocas contrastadas con la magnitud y complejidad del proyecto y de sus repercusiones para la zona afectada y potencialmente para otras más. De las 18 anotadas solo tres presentan fechas del siglo XXI, es decir, la gran mayoría son de mayor tiempo atrás y pueden ser ya obsoletas. Sus fuentes bibliográficas enlistadas distan de ser actualizadas. Tres provienen de los años 70 y siete son de los 80. A lo que tenemos que agregar que muchas de ellas son obras demasiado generales altamente inespecíficas para la zona afectada. Solo haremos mención de las tres primeras que enlistan ellos para dar una idea de lo que estamos diciendo nosotros: “Generalidades sobre la cuenca del Río Balsas”. De 1971. Que además ponen ahí como obra anónima. “Huellas y otros rastros de los mamíferos grandes y medianos de México”. Y “Utilización y Conservación de los Ecosistemas Terrestres de México”.

Ninguna de las 18 citas mencionadas por ellos es específica para el área, “mejor” figura ahí la obra ‘Estudios preliminares acerca de la fauna del estado de Guerrero’ del año 1983. Obra que lo dice ella misma es “preliminar”, que tiene ya tiempo y que se refiere a Guerrero, una entidad federativa mexicana bastante alejada de la zona en cuestión.

Los trabajos enlistados quedan muy desajustados y por ejemplo, en lo referente a suelos no nos dejan duda de que están por fuera de los criterios del nivel de detalle al que deben hacerse

las cosas. La única obra que ellos citan que mapea los suelos ('Mapa de Suelos dominantes') lo hace a la escala (inmensa) de 1: 4, 000, 000. A semejante escala la zona de la carretera es pequeñísima, pero por si fuera poco algo que mete mayor tensión es que la anotan primero con el año de 1988 para después ponerla como 1999. A la vez meten dos obras más sobre suelos pero son igualmente de naturaleza muy general: una es una metodología provisional para evaluar la degradación de los suelos, de la FAO de 1980, que podemos ver ahí mismo que dice "provisional" y, la otra es una obra en inglés (de 1978) igualmente sobre afectaciones a los suelos en este caso por erosión debida a la lluvia.

Aparte del carácter tan general de dichas obras, no se entiende el por qué tanto "interés" por la degradación y erosión de los suelos si la obra es una autopista y los suelos serán sepultados y/o eliminados. Lo que más bien se puede desprender/entender de esto, es que solo anotaron la bibliografía que se les "ocurrió" para "cumplir" con el trámite de presentación de la MIA.

Quizás quepa la mención de que en ambos Estados, Puebla y Tlaxcala hay instituciones públicas y personas que se dedican a la edafología y han realizado, por años, estudios edafológicos (y también sobre otros componentes socioambientales) en los dos Estados con una producción considerable que contribuye al conocimiento de tales entidades mexicanas, mismos edafólogos que no fueron consultados para los efectos de la autopista así como, cuya producción técnico/científica sobre los componentes socioambientales de la zona y de ambos Estados fue desestimada. Asimismo podemos señalar que nosotros mismos hemos sido participes en estudios para otras MIA y tenemos alguna experiencia en tales menesteres, de ahí mismo que tengamos, un poco de conocimiento de cómo se hacen y cómo se dan este tipo de cuestiones en nuestro medio.

En su lista de 'En internet' anotan solo cinco sitios. Lo que nos habla claramente de la pobreza de la información y del poco empeño puesto en la MIA, algo muy lamentable y más cuando está en juego el equilibrio ecosistémico de la zona y el destino de miles de personas.

En su último apartado 'Legislación y normatividad' registran ocho citas, la Constitución nacional mexicana, tres leyes y cuatro reglamentos. Lo cual nos vuelve a parecer recortado y más cuando la presente MIA es precisamente parte del orden oficial/legal tanto como porque con el proyecto en cuestión se vino a dar la violación de los derechos de la población, derechos civiles, políticos y humanos, pero también la violación de los ecosistemas, que después ya no son recuperados.

## COMENTARIOS FINALES

Los gobiernos involucrados en el presente caso del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla no han convocado a la justicia ambiental ni al diálogo con la población. Siendo ellos los primeros que deberían vigilar los principios ético/morales así como la aplicación de las leyes y normativas, han impedido por las más variadas formas, incluyendo las vías ilegales y la violencia contra los afectados ambientales del caso, que el problema se resuelva definitivamente.

Hemos querido ejemplificar este tipo de problemas por medio de la revisión de la MIA correspondiente al caso, para darla a conocer y señalar la manipulación informativa que contiene donde se observan limitaciones de consideración significativa y pese a lo negativo de ello, fue aprobada oficialmente para beneficiar a los socios capitalistas y posiblemente a los funcionarios de gobierno implicados.

Reconociendo nuestras propias limitaciones, no dejamos de mantener que cuando son los gobernantes los mismos que violentan las leyes y normas, la sustentabilidad y la calidad de la vida sufren estragos que pueden ser irreparables y, la paz social, tan necesaria para cualquier modo de vida, no se refuerza sino que se impide, punto que no contribuye favorablemente a la evolución satisfactoria de nuestro país.

Aunque podamos estar errados en varias de nuestras observaciones sobre la MIA estudiada, pensamos que aun así no queda gran duda respecto a que la misma no puede ser tomada en cuenta para aprobar la construcción de la autopista en cuestión y, es por ello, que continuamos en la búsqueda de la solución socioambiental y justa, legal, oficial y moral que el caso presentado requiere, puesto que en el aire ha quedado y, ya sea el presente gobierno poblano o el siguiente pueden retomar el proyecto y expulsar a la gente de la zona mediante el despojo de sus patrimonios, con la fuerte modificación socioambiental de la misma, que en lugar de sanear al área, le traería mayor estrés socioambiental, como ha sido planteado por nosotros mismos, otras personas y organizaciones/instituciones más.

Hay información disponible públicamente en diferentes medios de comunicación/información sobre el caso, donde se puede corroborar y ampliar lo que aquí hemos mencionado, así cada persona podría consolidar su posición respecto al problema presentado y su problemática más amplia, ya que lo que ha sucedido con este caso específico en Puebla/Tlaxcala se ha estado presentando en otros sitios del país y se da la probabilidad de que se registre nuevamente dentro del territorio nacional: Recurrimos a un llamado a la conciencia social tanto como a la mera conciencia ambiental y, al espíritu más humano que ilumina nuestras vidas hacia etapas más justas, dignas finalmente.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Alberti, P. (2004). Género, ritual y desarrollo sostenido en comunidades rurales de Tlaxcala. COLPOS/CONACyT/Plaza y Valdés. México.

Alfaro I., R.; F. Guízar V. Jr. e I. Vizcarra B. (2011). El traslado fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco. Argumentos. Vol. 24. No. 65. Universidad Autónoma Metropolitana. Xochimilco. D. F. México.

Alvarado C., M.; J. A. Colmenero R. y M. de la L. Valderrábano A. (2007-8). La erosión hídrica del suelo en un contexto ambiental, en el Estado de Tlaxcala, México. Ciencia Ergo Sum. Vol. 14. No. 3. Universidad Autónoma del Estado de México. México.

Arroyave, M. del P. y colaboradores. (2006). Impactos de las carreteras sobre la fauna silvestre y sus principales medidas de manejo. Revista EIA. No. 5. Escuela de Ingeniería de Antioquía. Envigado. Colombia.

Autovías Concesionadas OHL, S. A. de C. V. (Sin fecha). Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Particular. "Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla". Resumen Ejecutivo. Documento de acceso público. México.

Autovías Concesionadas OHL, S. A. de C. V. (Sin fecha). Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Particular. "Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla". Documento en extenso. Documento de acceso público. México.

Bazant, J. (2008). Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias. Revista Bitácora Urbano Territorial. Vol. 13. No. 2 Universidad Nacional de Colombia. Colombia.

Castillo P., J. (2010). Poder local y participación municipal en el ordenamiento urbano. Ponencia. XXXIII Encuentro de la Red Internacional de Investigación Urbana. Barranquilla. Colombia.

CONABIO. (2011). La Biodiversidad en Puebla: Estudio de Estado. México. CONABIO/ Gobierno del Estado de Puebla/ Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.

Cuervo M., M. J. (2010). Población, territorio y desigualdad en la zona Puebla-Tlaxcala. Análisis Económico. Vol. XXV. No. 60. Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco. D. F. México.

Fernández, J. A. y colaboradores. (2007). Capítulo Tlaxcala. En: Navarro S., A. y colaboradores (Editores). Avifaunas Estatales de México. CIPAMEX. Pachuca. Hidalgo. México.

Fernández, R. y M. Leiva. (2003). Ecología para la agricultura. Mundi-Prensa. Madrid. España.

García A., F. (2003). El Plan Puebla Panamá: Previsibles consecuencias. Theomai. No. 99. Universidad Nacional de Quilmes. Quilmes. Argentina.

García N., E. y colaboradores. (2011). Plomo y arsénico en la subcuenca del Alto Atoyac en Tlaxcala. México. Revista Chapingo. Vol. 17. No. 1. Estado de México. México.

Gobierno Constitucional del Estado de Puebla. Periódico Oficial. (31 de diciembre de 2010). Declaratoria de Utilidad Pública relativa a la construcción de la Autopista Tipo "A4", denominada "Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla". Tomo CDXXVIII. No. 14. Trigésima cuarta sección. Gobierno del Estado. Poder Ejecutivo. Puebla. Puebla. México.

Gómez C., H. A.; B. Martínez C. y M. Da Gloria M. (2007). Relaciones de género en procesos migratorios periurbanos en Puebla. Ra Ximhai. Vol. 3. No. 3. Universidad Autónoma Indígena de México. El Fuerte. México.

Gómez H., J. A. (2003). Economía de los recursos naturales y ecosistemas: necesidad de su valoración económica. Ciencia y Sociedad. Vol. 28. No. 4. Instituto Tecnológico de Santo Domingo. República Dominicana.

González J., A. (2003). Ambiente y cultura en la agricultura tradicional de México: casos y perspectivas. Anales de Antropología. Vol. 37. Instituto de Investigaciones Antropológicas. UNAM. D. F. México.

González J., A. (2009). El control del agua en la cuenca de los ríos Atoyac y Zahuapan por el estado mexicano posrevolucionario. Anduli. Revista andaluza de Ciencia Sociales. No. 8. España.

González, Y. (2001). Animales y plantas en la cosmovisión mesoamericana. Plaza y Valdés. México.

Hernández F., J. A. y colaboradores. (2009). Rurales y periurbanos: una aproximación al proceso de conformación de la periferia poblana. Papeles de Población. Vol. 15. No. 61. Universidad Autónoma del Estado de México. México.

Hernández L., S. E. (2011). La participación en los procesos de desarrollo. El caso de cuatro organizaciones de la sociedad civil en el municipio de Cuetzalan, Puebla. Economía, Sociedad y Territorio. Vol. XI. No. 35. El Colegio Mexiquense A. C. Toluca. Estado de México. México.

Hernández R., M. de L. (2010). Geografía del desequilibrio: un estudio de la vulnerabilidad hídrica entre habitantes urbanos y rurales de la Matlalcueye. Ponencia. Primer Congreso de la Red de Investigadores Sociales Sobre el Agua. Jiutepec. Morelos. México.

Hervé E., D. (2010). Noción y elementos de la justicia ambiental: directrices para su aplicación en la planificación territorial y en la evaluación ambiental estratégica. Valdivia. Revista de Derecho. Vol. XXIII. No. 1. Universidad Austral de Chile. Valdivia. Chile.

Jaime P., A. y R. O. Tinoco L. (2006). Métodos de evaluación de externalidades ambientales provocadas por obras de ingeniería. Ingeniería. Investigación y Tecnología. Vol. VII. No. 2. UNAM. D. F. México.



- Lara G., J. D. (2011). Gobiernos precarios. Afectados ambientales en Puebla-Tlaxcala (México): Reflexión y breve relatoría. *Nómadas. Revista crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*. No. 29. (I). Universidad Complutense de Madrid. Madrid. España.
- Lara G., J. D. (2012). Acerca del NO al Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla. Conferencia. Universidad Iberoamericana Puebla. Puebla. México.
- Lara G., J. D. y E. Galicia H. (2012). El volcán La Malinche y el Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla. Conferencia. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.
- Loreto L., R. (2008). El microanálisis ambiental de una ciudad novohispana. Puebla de Los Ángeles, 1777-1835. *Historia Mexicana*. Vol. LVII. No. 3. El Colegio de México. México.
- Martín L., B.; J. A. González; S., Díaz; I., Castro y M. García Ll. (2007). Biodiversidad y bienestar humano: el papel de la diversidad funcional. *Ecosistemas*. Vol. 16. No. 3. Asociación Española de Ecología Terrestre. Alicante. España.
- Maldonado G., J. de J. (Coordinador). (2012). Mesoamérica. La disputa por el control del territorio. Instituto Superior Intercultural Ayuuk/ Universidad Iberoamericana Puebla/ Instituto de Derechos Humanos "Ignacio Ellacuría, S. J.". Puebla. México.
- Martínez A., J. (2007). El ecologismo popular. *Ecosistemas*. Vol. 16. No. 3. Asociación Española de Ecología Terrestre. Alicante. España.
- Montero P. C. (2002). La renovación urbana, Puebla y Guadalajara, un estudio comparado. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.
- Navarro, G. (2003). *Química agrícola*. Mundi-Prensa. Madrid. España.
- Navarro T., M. L. y C. E. Pineda R. (2009). Luchas socioambientales en América Latina y México. Nuevas subjetividades y radicalidades en movimiento. *Bajo el Volcán*. Vol. 8. No. 14. Benemérita Universidad autónoma de Puebla. Puebla. México.
- Patiño T., E. (2003). Territorio, pobreza y vida en el Estado de Puebla. *Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos*. Vol. 1. No. 2. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas. México.
- Patiño T. E. (2004). Periferia poblana: la desigualdad del crecimiento. *Papeles de Población*. No. 42. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca. Estado de México. México.
- Pinzón B., M. V. e I. C. Echeverri A. (2010). La tendencia ambiental urbana en ciudades intermedias. Una propuesta metodológica. *Gestión y Ambiente*. Vol. 13. No. 1. Universidad Nacional de Colombia. Medellín. Colombia.
- Rappo M., S. E. y R. Vázquez T. (2007). Líneas estratégicas para construir una propuesta de desarrollo sustentable en la Región Centro-Oriente de Puebla. *Aportes*. Vol. XII. No. 34. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.
- Robicaux H., D. (2006). Nahuas de Tlaxcala (México) en el mundo globalizado: reflexiones a partir de 30 años de trabajo de campo. *Iberoforum*. Vol. I. No. II. Universidad Iberoamericana. Ciudad de México. México.
- Romero, M. O. (2002). La Malinche. Poder y religión en la región del volcán. Universidad Autónoma de Tlaxcala. Tlaxcala. México.
- Romo E., M. (2011). Acceso, Uso y Conservación del Recurso Bosque, por Mujeres en San Isidro Buen Suceso, Tlaxcala. Tesis de M. en C. Colegio de Postgraduados. Puebla. Puebla. México.

Ruiz S., J. A. y G. Gómez A. (2010). Estudio mastofaunístico del Parque Nacional Malinche, Tlaxcala, México. Revista THERYA. Vol. 1. No. 2. Asociación Mexicana de Mastozoología. D. F. México.

Sánchez M., M. (2012). Análisis comparativo de la delimitación del área de influencia y la descripción en la MIA del proyecto "Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla", usando SIG de código abierto. Conferencia. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental. Dirección General de Impacto Ambiental. S. G. P. A. /DGIRA.DG.5585.10. (13 y 23 de agosto de 2010). Sin título. Documento en el que dentro del ámbito federal se determina en base a la Manifestación de Impacto Ambiental presentada por la empresa OHL, la dictaminación del proyecto (concesionado) del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla, como ambientalmente viable, se resuelve autorizarlo y se le sujeta a ciertos términos (ahí) anotados. Documento de acceso público. México.

Talavera C., L. A. (2006). Distribución de los roedores del volcán La Malinche, Tlaxcala. Tesis de M. en C. Universidad Autónoma Metropolitana. Iztapalapa. México.

Torres M., A. e I. Luna V. (2006). Análisis de trazos para establecer áreas de conservación en la faja volcánica transmexicana. Interciencia. Vol. 31. No. 12. Asociación Interciencia. Caracas. Venezuela.

Torres R., J. M. y A. Guevara S. (2002). El potencial de México para la producción de servicios ambientales: captura de carbono y desempeño hidráulico. Gaceta Ecológica. No. 63. Instituto Nacional de Ecología. D. F. México.

Yarza De la T. (de), E. (2003). Los volcanes del Sistema Volcánico Transversal. Investigaciones Geográficas. No. 50. Boletín del Instituto de Geografía. UNAM. México.

Valdivia L., M. (2008). Desigualdad regional en el centro de México. Una exploración espacial de la productividad en el nivel municipal durante el periodo 1988-2003. Investigaciones Regionales. No. 13. Asociación Española de Ciencia Regional. España.

Valencia, I. E. y B. A. Hernández. (2002). Muestreo de suelos, preparación de muestras y guía de campo. UNAM. FES Cuautitlán. México.

Valera P., M. A.; J. Llaguno M., G. Linares F. y E. Torres T. (2009). Secuestro de carbono en suelos de La Malinche, Estado de Puebla. Saberes Compartidos. Año 3. No. 3. Gobierno del Estado de Puebla/SEP/CONCYTeP. Puebla. México.

Valerdi G., M. A. (2008). Asentamientos industriales en Tlaxcala: una explicación desde la Teoría de la Regulación. Bajo el Volcán. Vol. 7. No. 13. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.

Vargas H., J. G. (2006). Nuevos movimientos sociales ambientales en México. Revista Venezolana de Ciencias Sociales. Vol. 10. No. 1. Universidad Nacional Experimental Rafael María Baralt. Cabimas. Venezuela.

Werner, G. (1990). La vegetación destruida en el altiplano mexicano. Elementos. Vol. 2. No. 15. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. México.

Werner, G. (1994). La Malinche. El desastre del Parque Nacional. Universidad y Sociedad. No. 7. Universidad Autónoma de Tlaxcala. Tlaxcala. México.

Zedillo P. de L., E. (A responsabilidad de). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. (30 de mayo de 2000). Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental. Documento de acceso público. México.