

**Acta de la Reunión Extraordinaria del Consejo Directivo del
Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán,
IMPLAN**

ACTA No. 7/2011

En la ciudad de Culiacán, Sinaloa, siendo las 16:35 horas del día jueves 27 de octubre de dos mil once, se llevó a cabo, en la sala de juntas de este Instituto, la Sesión Extraordinaria del Pleno del **Consejo Directivo del IMPLAN**, de acuerdo con la siguiente,

Orden del Día:

1. Lista de asistencia.
2. Instalación de la sesión.
3. Lectura y aprobación de la orden del día.
4. Estatus obra vial para acceso al aeropuerto y posicionamiento IMPLAN.
5. Participación de los consejeros del IMPLAN.
6. Clausura de la sesión.

1. Lista de asistencia.

1. Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez
2. Ing. Jorge Avilés Senés

Coordinador Ejecutivo del IMPLAN
Director General del IMPLAN

Consejeros del IMPLAN

- | | |
|------------------------------------|---|
| 3. Arq. Alfonso Torres Galicia | 11. Ing. Jesús Cesar Espinoza Bringas |
| 4. Arq. José Alberto Meza Sánchez | 12. Dr. Jesús Madueña Molina |
| 5. Lic. Enrique Coppel Luken | 13. Ing. Jesús Allán Ovalles Angulo |
| 6. Ing. Carlos Enrique Vega Pereda | 14. Ing. José Luis Sandoval Bojorquez |
| 7. Arq. Leticia Sotelo Castaños | 15. Lic. Felipe de Jesús Campaña Aragón |
| 8. Arq. Jacobo Sevilla Suárez | 16. Arq. José Pastor Castañeda Verduzco |
| 9. Ing. Javier Pineda Mendi | 17. Ing. Ramiro Cruz León |
| 10. Lic. Oscar Urcisichi Arellano | 18. Reg. Oscar Javier Valdez López |

2. Instalación de la sesión.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez, Coordinador Ejecutivo del Consejo Directivo, informa que el Dr. Jesús Madueña, Secretario de H. Ayuntamiento, presidirá la sesión en representación del Presidente Municipal, M.C. Héctor Melesio Cuén. El Dr. Jesús Madueña, solicita al Arq. Jorge Guillermo Ruiz, coordine la reunión y siendo las 16:37 hrs. y existiendo quórum legal, declaró formalmente instalada la sesión extraordinaria.

3. Lectura y aprobación del orden del día.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez, informa que todos los consejeros fueron notificados vía correo electrónico del orden del día; solicitó la conformidad de los consejeros el cual es aprobado.

4. Estatus obra vial para acceso al aeropuerto y posicionamiento IMPLAN.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, informa que se les ha entregado a cada uno de los consejeros un documento elaborado por él, se trata de un planteamiento donde hay un resumen al

principio de la situación y luego una conclusión donde él hace una serie de reflexiones de algunos aspectos que considera no se han visto en una sucesión de reuniones y que son repercusiones serias de lo que está sucediendo. Somete a la consideración del pleno la lectura del documento y se acepta. Precisa que lo hace ante el Director General y el Consejo Directivo de manera personal.

Como antecedentes refiere que una sucesión de hechos y decisiones tomadas, quizás con la mejor de las intenciones pero mayormente equívocas nos han llevado a la situación actual. La búsqueda de una solución a lo que no era problema, el acceso a las instalaciones aeroportuarias de Culiacán, cuando el verdadero problema era el volumen creciente de vehículos sobre la Calzada Aeropuerto, Prolongación del Blvd. Zapata; La contratación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de un proyecto para ese acceso a una empresa supuestamente especialista, con el resultado de un proyecto que básicamente consistía en dos puentes, uno en cada sentido, en el lugar de la intersección; Este proyecto, base para la licitación y adjudicación de la obra, resultó violatorio de las normas más elementales establecidas por la Dirección de Aeronáutica Civil en materia de seguridad aeroportuaria, no respetaba el ángulo establecido por el cono de aproximación de la pista de aterrizaje y por consiguiente fue desautorizado por esta Dirección.

En este punto se toma la decisión que a su juicio representa la peor equivocación en todo este proceso, ante la presión del tiempo, de plazos establecidos, partidas asignadas, licitaciones hechas, se improvisa y así se opta por eliminar un puente, dejar el que accesa desde Culiacán recorriéndolo algunos cientos de metros sobre la Calzada, fuera de la intersección con la Avenida de acceso al aeropuerto y de las limitantes establecidas por el cono de aproximación. El proyecto resultante, que es el que se construye, cuyas limitaciones quizás hubieran sido menos evidentes en un entorno carretero, se ajusta de manera apretada sobre la vialidad existente ya afectada por el excesivo aforo vehicular, reduciendo su sección en ambos sentidos con la consecuencia inmediata de la pérdida del carril mixto de estacionamiento y maniobras de acceso y salida de casas y negocios, todo esto dentro de un ambiente urbano totalmente edificado.

Explica que estos son los antecedentes y porque se está viendo un problema que no es el que había. Señala que como Instituto en el primer dictamen que se presentó al municipio el año pasado lo dice, el verdadero problema es la Calzada Aeropuerto no el acceso propiamente.

Respecto al panorama actual es evidente que el proyecto en construcción adolece de severas limitaciones de carácter técnico y funcional, no solo no soluciona lo que se suponía que hiciera, el acceso al aeropuerto, sino que al contrario, limita severamente su capacidad de acceso y salida.

El entorno urbano donde se construye se ha visto severamente impactado de manera negativa con consecuencias inmediatas: Capacidad vial más reducida, drástica reducción de la actividad económica en los negocios establecidos en la zona, severas restricciones en la movilidad de las personas dentro de toda el área urbana colindante y periférica, dificultad para el acceso de transporte público y todo tipo de servicios.

Se ha dicho que estos problemas son consecuencia de los trabajos de construcción y por tanto pasajeros, esto no es verdad, la problemática presentada es consecuencia del proyecto del puente y su edificación, inadecuados para el entorno urbano donde se localizan, por tanto la problemática ya presente no se corregirá al término de los trabajos de construcción.

Ante todo esto y el creciente reclamo de la sociedad, se han tenido diversas reuniones de análisis y búsqueda de soluciones a la problemática generada, en ellas han participado autoridades municipales, funcionarios de la SCT, IMPLAN, CODESIN, diversas Cámaras y Colegios de Profesionistas, así como ciudadanos de Culiacán. En todas ellas se analizó el proyecto desde diferentes ópticas y se manifestaron diversos puntos de vista, sin llegar a acuerdos y haciendo evidentes posturas diametralmente opuestas de los representantes ciudadanos y la SCT.

El IMPLAN ha participado a lo largo de todo este proceso, de acuerdo con sus funciones y el alcance de sus facultades como asesor del Gobierno Municipal. A solicitud del H. Ayuntamiento se elaboró un diagnóstico de la obra en cuestión que se incorporó a un dictamen sobre el particular entregado al Presidente Municipal y al Cabildo; Este dictamen lleva incluidas una serie de recomendaciones para alternativas de carácter vial, con objeto de ofrecer al Gobierno Municipal, un panorama más completo de la problemática presentada y ofrecer mejores elementos de juicio para la toma de decisiones.

A solicitud del Gobierno Municipal, IMPLAN ha expuesto en los diferentes foros su diagnóstico de la situación, así como algunas alternativas para paliar la problemática vial creada en la zona. Estas alternativas han consistido en propuestas viales ya existentes en la planeación urbana de Culiacán, a las que la situación creada ha colocado a la cabeza de las prioridades actuales.

La última y quizás más importante de estas reuniones, fue la convocada por el Gobernador del Estado el pasado viernes 21 en sus oficinas, a ella asistieron representantes del Presidente Municipal, de la SCT, de IMPLAN, de CODESIN, del Sector Empresarial, de diversas Cámaras y una representación de ciudadanos afectados de la zona de construcción del puente. El Gobernador pidió buscar soluciones con la participación de todas las partes y prometió pleno apoyo para concretar las acciones necesarias.

Se ha hecho evidente que los dos niveles de Gobierno, tanto Municipal como Estatal, desean llegar a soluciones que puedan ser negociadas con la Federación, a través de la SCT y que satisfagan las demandas ciudadanas. Esto es entendible, aunque ante la problemática ya generada no se ven soluciones fáciles de llevar a cabo, sobre todo en el corto plazo.

En relación al IMPLAN, le ha parecido preocupantes dos cosas: Que en la última reunión el Gobernador se haya referido a las propuestas alternativas antes mencionadas como soluciones propuestas por IMPLAN y por otra parte, que dentro de esas alternativas nuestro Instituto no ha incluido nunca a la Calzada Aeropuerto y a su zona de influencia.

Institucionalmente el IMPLAN es el encargado de las propuestas en materia de planeación urbana ante el Gobierno Municipal, entre sus funciones están las de consulta y opinión para que el Ayuntamiento tenga elementos de juicio para sus decisiones en cuestiones urbanas. En este caso particular podemos y debemos hacer las propuestas que consideremos necesarias, pero la solución o soluciones, cualesquiera que estas sean, trascienden el entorno urbano y deberán tomar en cuenta aspectos sociales, políticos y económicos, por tanto, implican decisiones que son facultad única del Gobierno Municipal quien a su vez deberá coordinarse para ello con los demás niveles de Gobierno, Estatal y Federal.

Como conclusiones, el proyecto y la construcción del puente de acceso al Aeropuerto Internacional de Culiacán han impactado negativamente a una importante zona de nuestra ciudad. Esto no se ha limitado a aspectos urbanos, ha impactado de forma importante la capacidad vial de la Calzada Aeropuerto, la actividad económica de la zona, la movilidad de sus habitantes y el acceso y desplazamiento del transporte público y de todo tipo de servicios especialmente en el sector al sur de la Calzada Aeropuerto.

El Instituto de Planeación Urbana de Culiacán, puede y debe proponer alternativas para paliar o solucionar de forma parcial algunos de los aspectos de la problemática urbana causada por el proyecto y la construcción del puente de acceso al Aeropuerto Internacional de Culiacán, sin embargo, dado que dicha problemática requiere de soluciones más allá de lo meramente urbano, que contemplen las implicaciones sociales, económicas y políticas causadas, la decisión de solución o soluciones, así como las acciones derivadas de éstas, son facultad del Gobierno Municipal quien decidirá también el grado de participación de los Gobiernos Estatal y Federal.

En todas las reuniones habidas sobre este asunto se han propuesto por los diferentes sectores participantes, diversas alternativas de soluciones parciales, principalmente lo referente a vialidades alternas para descargar en parte el aforo vehicular de la Calzada Aeropuerto, ofreciendo a los usuarios de esa vía, rutas alternas.

Sin embargo no se ha propuesto, como parte de las alternativas, el realizar un plan de rescate y rehabilitación de la propia Calzada Aeropuerto y de las áreas urbanas colindantes. El problema es que cualquiera que sean las decisiones que se tomen finalmente por las autoridades en un sentido u otro, conservado el puente ó retirándolo, el impacto negativo sobre esta importante vialidad y su entorno urbano ya está dado y permanecerá, si no tomamos las acciones que sean necesarias para remediarlo.

Este plan de rescate y rehabilitación necesario deberá contemplar los aspectos siguientes:
Vialidad.- Sea cual sea el status final del puente de acceso al aeropuerto, deberá elaborarse un plan que contemple las acciones necesarias para dar a la Calzada Aeropuerto la fluidez de flujo vehicular más eficiente posible, dentro de las limitaciones que establezca el ancho de vía disponible.

Estas acciones deberán contemplar el rediseño, donde sea necesario, de los carriles de circulación, la reconstrucción de banquetas, la reconstrucción y de requerirlo las nuevas condiciones de la vía, el rediseño del alumbrado público de la zona, una semaforización inteligente, adecuada a las nuevas condiciones, que facilite las vueltas a la izquierda y retornos en "U" que se harán necesarios. Habrá que tener presente que el retorno en "U" dentro de los límites de la terminal aérea, contemplado en el actual proyecto de SCT, no será permitido por los concesionarios de las instalaciones aeroportuarias.

Movilidad.- El puente y sus dos rampas de ascenso y descenso colocados al centro de la Calzada, han creado una barrera física que impide el flujo de circulación entre los sectores norte y sur de la zona, esto afecta tanto a la circulación peatonal como al acceso de vehículos de todo tipo, particulares, transporte público, comercio y servicios, esto último se vuelve más complejo para el flujo vehicular proveniente de Culiacán que trate de acceder al sector Bachigualato al sur de la calzada.

En el caso de la circulación vehicular, las soluciones deberán darse dentro de los nuevos esquemas viales ya mencionados.

La movilidad peatonal a través de la Calzada es algo mucho más complejo de resolver, las soluciones actualmente propuestas apuntan a la construcción de uno o dos puentes peatonales, sin embargo dada la altura y distancia que deberán salvar, éstos presentarán serias limitaciones para los adultos mayores y personas con capacidades diferentes.

La propia viabilidad de los posibles puentes peatonales estará severamente limitada por el estrechamiento de la vía, que hará que las escaleras de acceso y rampas necesarias no cuenten con el espacio necesario para su colocación.

Imagen Urbana.- El caso de la imagen urbana está directamente relacionado con el impacto negativo que ha tenido este proyecto sobre la actividad económica de la zona, especialmente sobre los negocios establecidos a lo largo de la Calzada, con la consiguiente devaluación de la propiedad raíz, producto de la baja en la atraktividad comercial y el cierre de negocios.

El cierre de negocios y la devaluación inmobiliaria nos llevarán a un entorno urbano en el que al no ser atractivo invertir, las edificaciones existentes quedarán en buen número abandonadas o subutilizadas, sujetas a un deterioro creciente. Es fácil imaginar la primera impresión que se llevarán los visitantes que lleguen a Culiacán.

El Plan de Rescate y Rehabilitación, deberá establecer acciones para reactivar la actividad comercial del sector afectado, no solamente buscando acceso a programas de estímulos económicos, sino paralelamente buscando la creación de soluciones urbanas imaginativas que contrarresten las limitaciones actuales, por ejemplo. Ante la desaparición del carril para estacionamiento en locales comerciales ¿Creación de playas de estacionamiento, intercaladas en el tejido urbano, comprando propiedades intermedias de menor valor?

Los planteamientos anteriores buscan el hacernos reflexionar sobre nuestro papel como IMPLAN y que ante problemas de carácter urbano como el que nos ocupa, es necesario analizar la problemática y nuestras propuestas más allá de una visión simplista; A veces nos perdemos en cuestiones de carácter meramente técnico y nos olvidamos que la ciudad es más que un conjunto de usos del suelo y vialidades; Lo más importante de la ciudad somos sus habitantes y las decisiones que tomemos impactarán, para bien o para mal, en nuestra forma de vida.

- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, señala que básicamente la idea es que el Consejo Directivo, se centre en que el problema tiene aristas que van más allá de las cuestiones viales: Que las soluciones no van a venir exclusivamente creando una o dos vialidades adicionales. El impacto ya está causado. Las soluciones no son de receta médica, es un problema serio para Culiacán y para las autoridades y se requiere de recursos. El IMPLAN, como asesor del Gobierno Municipal y los planteamientos que son importantes para que el Gobierno Municipal tenga elementos de juicio. Opina que va a ver un paquete serio a resolver y la ciudadanía lo va a reclamar. Se abre la participación a los consejeros.
- El Ing. Carlos Vega Pereda, pregunta si se tiene por escrito el posicionamiento de OMA de no permitir que la vialidad interior del aeropuerto se utilice como retorno. Opina que sería conveniente incluir la cuestión del acceso de los servicios de emergencia porque no lo encuentra manifestado en el documento.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, responde que desconoce si se tiene por escrito ya que el Instituto no es el encargado de ello, sin embargo el administrador del aeropuerto

en una de las reuniones de trabajo, expreso que ellos de ninguna manera estarían de acuerdo en que el transporte publico o los proveedores de servicios y demás tuvieran que dar vuelta en "U" dentro de las instalaciones aeroportuarias, que eso no lo iban a permitir. Además no tiene ninguna lógica. Respecto a la segunda pregunta aclara que el documento no es un dictamen, es un escrito personal que él dirigió al Instituto para enriquecer la visión que pudiera tenerse de la problemática.

- El Arq. Alfonso Torres Galicia, pregunta acerca de la reunión que se sostuvo con el Gobernador.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, responde que él estuvo presente, informa que el Director General del Instituto, acudió con la representación del Presidente Municipal. Sin embargo para efectos prácticos sucedió lo mismo que en todas las reuniones, no se llegó a ninguna conclusión, solo que habría que ponerse de acuerdo entre la SCT y las demás partes para encontrar la solución. El Gobernador pidió que se llegara a soluciones creativas, ofreció apoyo y dijo que si tenía que pedir prestado para hacer lo que sea necesario, lo haría.
- El Ing. Jorge Avilés, informa de los acuerdos que se tomaron en esa reunión: primero, que se realizaría un levantamiento social a cargo de la subsecretaría de Desarrollo Urbano, auxiliada por la Secretaria de Desarrollo Económico, a efecto de dimensionar las afectaciones que la obra está causando. Informa que el estudio ya está terminado, lo muestra físicamente puesto que se acaba de recibir, aún él no lo ha revisado. Segundo, que se haría un costeo y factibilidad de las obras viales alternativas. Comenta que el Ing. José Luis Sandoval, se ofreció a realizar dicho costeo, quién se auxiliaría del Centro de Costos del la CMIC. Informa también de la realización de una reunión el pasado lunes 24 de octubre en las oficinas del Dip. Manuel Clouthier, en donde participó el IMPLAN, se contó con la presencia del Arq. Jacobo Sevilla y el Ing. Javier Pineda; estuvo el Director Nacional de Carreteras Federales de SCT, el Ing. Clemente Poon y su cuerpo técnico, así como el Presidente Municipal de Culiacán, M. en C. Héctor Melesio Cuén Ojeda. Informa que se tomó el acuerdo de que los técnicos de SCT y de IMPLAN, harían un resumen de las propuestas alternativas de solución que la obra tiene para llevarla a una próxima reunión. A partir de esto, la SCT dirá a qué sí le entra y a qué no, con cuantos recursos apoya y cuales no son de su competencia. De ahí saldría un compromiso de SCT. Ese mismo día por la tarde se reunieron nuevamente en la sala de juntas de la propia SCT.

Informa de los planteamientos considerados, primero que se proyectaría en la zona del entronque en ambos lados, tres carriles, dos de circulación y un acotamiento, es decir que se afectarían mil trescientos metros lineales en ambas aceras de la calzada, indemnizando a los propietarios para restituir las condiciones que tenía la calzada anteriormente, cuantificando previamente los derechos de vía, donde la SCT , aporta los recursos pero solicita que el municipio haga la gestión de la liberación. Segundo, que analizara la necesidad de prolongar la canalización pluvial en el sentido Navolato Culiacán hasta el Km. 99 + 900. Tercero, se proyectara en una segunda etapa el ramal de salida del aeropuerto rumbo a Navolato, como un paso inferior deprimido. Cuarto, se realizará un proyecto de iluminación en la zona del entronque, a propuesta del municipio. Quinto, presentar un proyecto conceptual de la prolongación de la Av. Luís G. Urbina, con un entronque paso superior vehicular de cuatro vías sobre la Costerita. Además de la rehabilitación de las vialidades Hacienda de las Moras y Blvd. de la Navidad,

desde la Luis G. Urbina, hasta Jesús Kumate, que son los dos ejes Oriente - Poniente, para restituir la funcionalidad del transporte urbano. Sexto, a propuesta del municipio se presentara el proyecto conceptual de la vialidad Oriente - Poniente, a la que se le ha llamado la vialidad de convivencia ferroviaria. Menciona que se ha pensado que en caso de que se complicara la gestión de la concesión y las invasiones, se buscaría una vialidad paralela más al norte, que podría ser el Canal Cañedo, o el Malecón en los terrenos del Tres Ríos.

- El Ing. José Luis Sandoval, comenta que las opciones son tres: primero demoler; dos buscar dentro de lo que ya está hecho, qué cambios o modificaciones se le pueden hacer para tratar de minimizar los efectos negativos; y, tres, que se deje la obra tal como se proyectó y se busque todas aquellas las obras alternativas que puedan paliar el asunto. Comenta que aprovechando que en la CMIC se tiene un centro de investigación y costos, se presenta un planteamiento de los posibles costos, a manera de anteproyecto y antepresupuesto de las distintas obras para efecto de la toma de decisiones podría servir. Menciona que se fijó el compromiso de entregar la información el día 28 de octubre. Abunda que se analizaron nueve puntos que habría que tomar en cuenta para tratar de minimizar algo que todos saben, difícilmente se podrá. Describe técnicamente cada una de las nueve propuestas y responde a planteamientos específicos de consejeros; en total se estima un costo aproximado de cuatrocientos cuarenta millones de pesos.
- El Reg. Oscar Valdez, pregunta respecto a la opción del Canal Cañedo.
- El Ing. Jorge Avilés, responde detalles de carácter técnico de dicha opción, que igual que otras dos adicionales, llegarían hasta el Circuito Exterior.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, reconoce la aportación del trabajo presentado por el Ing. José Luis Sandoval.
- El Ing. Javier Pineda, pregunta si ya se midió el aspecto social, ya que solo se presentan los costos económicos y hace consideraciones respecto a tramos específicos del sector afectado.
- El Ing. Jorge Avilés, responde inquietudes puntuales.
- El Arq. Jacobo Sevilla, opina respecto al estrangulamiento que se provoca al transporte urbano y rutas de repartidores en el sector Bachigualato.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, enfatiza que el problema al que hacen referencia es el cómo se accederá desde el Blvd. Zapata. La alternativa es ingresar por Blvd. las Torres. Se tiene un problema que es parte de un esquema urbano pero con más implicaciones que lo meramente vial.
- El Lic. Enrique Coppel, opina que a las vialidades que se consideren como alternativas se les pongan reglas a efecto de contar con tramos que permitan lograr mayor fluidez vehicular, así como dejar planeados puentes y pasos a desnivel a construirse en el futuro.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, pregunta el cómo se lograra desaguar el paso deprimido ya que se construirá en una zona inundable, puesto que las cotas del terreno no permiten hacerlo por gravedad.

- El Ing. Jorge Avilés, responde que probablemente en la propuesta se determine que sea por bombeo.
- El Ing. Javier Pineda, menciona los costos adicionales sociales y económicos que tendría el Ayuntamiento si la SCT no cumple su parte.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, pregunta al Lic. Campaña, la factibilidad de que progrese en el corto plazo las afectaciones de fincas en el Blvd. Zapata.
- El Lic. Felipe de Jesús Campaña, responde que es como aventarse un volado.
- El Lic. Enrique Coppel, propone que se jerarquicen y prioricen las opciones. Respecto al tramo de ferrocarril, comenta que se tiene un avance importante por parte de Gobierno del Estado para reubicar patio de maniobras, opina que de optarse por esa vialidad se liberaría un gran porcentaje del flujo vehicular.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, habla acerca de las implicaciones y tramitología derivadas de la complejidad de las concesiones que aparentemente son extraterritoriales, respecto a las obras para que las vías no pasen por Culiacán, corresponden a otro tipo de proyecto.
- El Ing. Javier Pineda, expone que de acuerdo a la SCT, es materialmente imposible considerar la opción de aprovechar el derecho de vía del ferrocarril. Manifiesta la conveniencia de ponderar los costos que implicará la suma de las alternativas de vialidades y obras, respecto a la demolición, que sería lo más barato.
- El Lic. Enrique Coppel, enfatiza que la demolición o no del puente es un tema que no corresponde al Instituto decidir, sino al Ayuntamiento, o al Gobierno del Estado. Recomienda plantear las alternativas, qué si se puede y qué no, así como sus costos y etapas en el tiempo.
- El Dr. Jesús Madueña, coincide con el planteamiento del Lic. Enrique Coppel y opina que no hay que cerrarse a lo que no se puede; se deben de buscar alternativas. Para muchos la salida más fácil es que se tumbe el puente, pero hay que ver los tiempos en que pudiera hacerse. Pregunta si se ha consultado con abogados en relación a los que sobrevendría en materia de demandas y amparos que el proceso pudiera ocasionar y que le genere al Ayuntamiento juicios millonarios en el futuro. No es una situación fácil y se debe de actuar con mucha responsabilidad. Hace referencia a la reunión celebrada en la oficina del Dip. Manuel Clouthier. Comenta que el Secretario de la SCT estuvo en Culiacán en este día y que uno de los temas a tratar con el Gobernador y donde no fue convocado el Ayuntamiento, fue el de la obra de acceso al aeropuerto, por lo que desconoce el acuerdo al que ellos hayan llegado. Opina que se deben considerar las alternativas y presionar no únicamente la demolición del puente, poner prioridades en base al estudio que determine cuáles son las obras que se requieren para avanzar en la solución.
- El Ing. Javier Pineda, comenta que lo que se busca es convencer a la propia SCT que demoler es la mejor opción, pone en duda que la SCT aporte los recursos para los próximos cuatro o cinco años; pregunta de qué manera se va a asegurar su cumplimiento. Opina que cualquier alternativa que se encuentre, no va a resolver el problema de la Calzada Aeropuerto. Se refiere al tema de la zona conurbada Culiacán Navolato y como la obra de acceso al aeropuerto, es un impedimento

que pone en riesgo los recursos y proyectos derivados del proceso de conurbación. Enfatiza que el puente no se contemplaba para ninguna de las fases del tema Culiacán - Navolato.

- El Lic. Enrique Coppel, pregunta si en algún tramo rumbo hacia Navolato delante de donde actualmente está construyéndose el puente, existen las secciones a los lados para construir adecuadamente el acceso.
- El Ing. Jorge Avilés, responde que la restricción es el cono de aproximación y describe la zona que abarca.
- El Arq. Jacobo Sevilla, expresa que se está ante una decisión muy importante y manifiesta su opinión persona; El puente técnicamente es una aberración, un pésimo proyecto. El Instituto dio una opinión muy a tiempo cuando la Dirección de Aeronáutica Civil, paro a la SCT para decirle que no hiciera dicho proyecto, en ese tiempo llegó la recomendación del Instituto y la SCT responde que estaban a destiempo las opiniones y observaciones, sin embargo ellos estaban en ese momento tratando de elaborar un proyecto nuevo.

Considera que hubo un abuso burocrático por ejercer un proyecto que ya se había designado y se tenía que hacer a fuerzas en un espacio que no se necesitaba. Por lo que el puente representa un agravio para la ciudad y le parece ilógico pensar que se destinen cuatrocientos cuarenta millones de pesos para pretender arreglar un problema que no se va corregir. El problema más grave de todos es que tanto el Gobierno del Estado como el Ayuntamiento de Culiacán, han trabajado por años en la propuesta de un sistema de transporte colectivo moderno tipo BRT, el cual no fue contemplado por la SCT, tampoco consideró la SCT el Plan Parcial de Movilidad. Ello equivale a poner un tapón en la vialidad más importante de la capital del Estado en materia de conectividad regional y deja sin posibilidad de para continuar con el proyecto de BRT. Se acabó el proyecto con el puente.

Opina que se debe aprovechar el momento porque hay conciencia del problema. El proyecto nació mal y políticamente las autoridades no tienen ninguna relación con ese problema ya que es calentura de otras épocas. No entiende porque ese temor. Y si se llega a la conclusión técnica de que el proyecto no está bien y no le conviene a Culiacán, la SCT lo tiene que comprender y ellos mismos lo tendrán que demoler. Deben darle para atrás ya que se trata de una equivocación de la SCT, por lo tanto no habría una demanda contra el Ayuntamiento. Explica que la obra no cuenta con licencia de construcción, ni permisos de impacto ambiental, impacto urbano, estudios viales, no tienen nada. Informa que fue invitado a la reunión que se realizó en la oficina del Dip. Clouthier, y menciona a los participantes destacando al Ing. Clemente Poon, los técnicos de la delegación en Sinaloa y su titular el Ing. Alfredo Rubio, así como el Director General de Proyectos. Opina que los de la SCT están asustadísimos. Relata que ahí se enteró el Ing. Clemente Poon, de la que todo mundo debe entrar al aeropuerto para regresar a Culiacán.

Manifiesta con el respeto que le debe al Presidente Municipal, que se debe pensar muy bien la cuestión técnica, que el proyecto ya se ha analizado suficientemente y no tiene ningún ángulo de solución técnica. Abunda en los problemas sociales que se presentan en la zona, ya que se ha dado énfasis al problema vial. Califica que la obra es un insulto para los ciudadanos y eso que aún no se levantan los

muros de las tierras armadas, es decir que la circunstancia va empeorar para los vecinos del lugar y ejemplifica que si un camión va a surtir de gas a una casa, se acabo la salida de aeropuerto, por más vialidades alternas que se hagan y en caso de un accidente, se pregunta por dónde van a entrar o salir los servicios de emergencia.

Puntualiza que cree que las autoridades deberían de consultar muy bien los pasos a seguir, si el puente se tiene que tirar y si realmente se tendría que ir a una demanda, por lo que su percepción al observar al cuerpo técnico de la SCT, es que están concientes de que fue un proyecto mal hecho.

- El Ing. Javier Pineda, opina que la SCT está bien consciente de que no puede demandar para que esté tranquilo el Ayuntamiento.
- El Reg. Oscar Valdez, comenta del trabajo realizado por los regidores con los vecinos afectados; manifiesto que conoce el proyecto del BRT y se pregunta que pasara ahora con dicho proyecto. Expresa de que ahora el problema es de ellos sin necesidad. Opina que pudieron no haberlo asumido como cabildo, pero se trata de un problema social.
- El Arq. Jacobo Sevilla, expresa que si es su problema de continuar adelante.
- El Reg. Oscar Valdez, reconoce que el puente está mal hecho. Propone darle una solución social. Considera que la situación empeorara y da sus razones para ello; recomienda buscar las mejores soluciones alternas que se puedan encontrar y seguir para adelante. Hace referencia a incidente suscitado durante intervención del Presidente Municipal en reunión con vecinos y afectados del sector Bachigualato.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, expone que el Consejo Directivo del IMPLAN siempre ha sido totalmente respetuoso del Cabildo y de la autoridad, dijo desconocer el hecho al que hizo referencia el Regidor.
- El Ing. José Luis Sandoval, opina que solo lo barato se compra con el dinero y coincide que se le debe dar una salida social. Como ciudadano expresa su punto de vista más allá del técnico. Opina que la solución esta clara con todo y las implicaciones que tiene para la SCT. Manifiesta que los tiempos ya son otros y que se le debe decir a la autoridad federal que se equivoco. No es posible invertirlo tanto para tratar de subsanar algo que se gesto mal.
- El Ing. Jesús Ovalles, considera que si la solución fuera sencilla, no duda que las autoridades ya habrían tomado la mejor decisión. Opina que los tiempos exigen ser más conciliadores y que cambiando de actitud se encontraría una mejor forma de servir a la ciudad como consejeros del Instituto, porque probablemente se ha incurrido en discusiones estériles. Como ciudadanos no se tiene autoridad, por lo que primero se debe convencer es a quienes se dedican a la política para que tomen las decisiones y ellos tendrán sus motivos y razones. Le preocupa que el mismo tema ha enfrentado al propio Consejo Directivo y considerando que la autoridad del Instituto es moral puesto que sugiere y valida cosas técnicas; invita a unirse en un solo objetivo y todos a cooperar en la misma dirección.
- El Lic. Oscar Urcisichi, manifiesta que el problema que visualiza por el puente, es por la gente de esa comunidad. Reconoce que ha valido la pena estudiar,

analizar y discutir el tema mismo que se ha socializado en otros grupos tanto empresariales, sociales y de gobierno. Expresa que le preocupa que después de tanto tiempo no haya una posición específica de quienes deban de tomarla, pero solamente a ellos les corresponde y a los ciudadanos que los eligieron reclamarles en su momento porqué han extendido tanto este periodo. Supone será el tiempo prudente para poder tomar la mejor decisión, así lo espera. Opina que el IMPLAN ha jugado un rol, le preocupa qué rol y cómo debe de jugarse, con quienes y en dónde, y finalmente qué posición tiene el IMPLAN. Destaca que les compete a los órganos de gobierno tomar la decisión, ya sea el federal, el estatal y el municipal. Y si es dentro de uno o tres meses, ellos sabrán, pero son los que se tendrán que sentarse a platicar y a resolver. Si bien se han generado algunos documentos muy interesantes pero que al final reflejado en dinero, unas acercan más a la solución y otras se ven muy difíciles. Coincide con la opinión del Lic. Enrique Coppel, para ver cuáles son las opciones viables y posibles y que le den solución a los ciudadanos y a los barrios afectados. Su propuesta específica es que se haga una compilación de las intervenciones del IMPLAN en los distintos foros. Tener listo un documento donde se precisen las recomendaciones específicas después de su análisis técnico, donde se concluya si el puente es bueno, malo o regular y porqué y después las soluciones y el orden que se consideren viables y su costo. Insiste que sean los órganos de gobierno los que tomen la decisión. El rol del IMPLAN será socializarlas, el tema es que de repente queda el IMPLAN en medio de todas. Si el Ayuntamiento tiene que tomar una decisión de expropiar y pagar después de que lo evalúa, lo hará; o si tiene que exigir vía judicial la demolición, desconoce si exista la vía, no sabe como sería, si se tardara si esa es la solución, o el acuerdo negociado con las partes, pero que el IMPLAN, les ponga en un papel cual es la opinión técnica. Propone generar un documento, votar el documento, pero que se pongan las soluciones y alternativas.

- El Arq. Alberto Meza, señala que técnicamente no hay duda alguna, al igual que la parte social y la económica. Considera las implicaciones y dificultades que tendría el proceso de afectación que se ha propuesto. Le da la impresión que le están buscando opciones y alternativas a un cáncer que ya esta explicito. Más allá de si fue o no diagnosticado en su primera etapa y que no fue oportunamente extirpado. El hecho es que ahí está y médicamente hablando hay la posibilidad de resarcirle una solución a la ciudad. Hace referencia a los problemas adicionales que ocasiona la obra como en el proceso de metropolización, al corredor de transporte Culiacán - Navolato. Reconoce que no es autoridad pero si es ciudadano; la actual administración municipal termina en poco más de dos años, pero el problema urbano continuara. No coincide con tomar un marro para ir a demoler el puente, pero tampoco cree que se deba cruzar de brazos mientras la ciudad siga siendo afectada una y otra vez. Opina que el IMPLAN deberá expresar públicamente su posición, porque de lo contrario el queda en medio del problema y puede verse afectado.

- El Ing. Ramiro Cruz, coincide con los comentarios expresados, enfatiza que técnicamente el puente es una aberración. Señala que las propuestas de vialidades alternas si resolverán la sobrecarga vehicular de la Calzada Aeropuerto y que dichas vialidades están contempladas en el Plan Parcial de Movilidad. Enumera las acciones que la autoridad municipal ha llevado a cabo. Propone aguardar hasta conocer el posicionamiento de la SCT respecto a la obra. Reconoce la intervención del Ing. Jorge Avilés, en la reunión del Cabildo con los vecinos de Bachigualato.

- El Arq. Jacobo Sevilla, hace mención que el gobernador pidió tres propuestas, mismas que están claras.
- El Ing. Jorge Avilés, describe las alternativas, la primera que la obra se concluya tal como establece el proyecto y no se haga más que la obra; segunda, es que el puente se demuela y se le restituya a la calzada su condición original con una regeneración, y tercera, es que el puente se concluya con nuevas vialidades.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, opina que en la propuesta no incluye el Blvd. Zambada.
- El Ing. Javier Pineda, indica que la SCT elimino tal opción por considerarla inviable.
- El Ing. Carlos Vega, ve difícil que se pueda concretar la propuesta de continuar la obra y realizar adecuaciones, particularmente en lo que se refiere a las indemnizaciones.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, refiere que le expreso al Director General del IMPLAN, su opinión en el sentido de que como Instituto se está actuando más allá de lo que estrictamente en forma institucional se puede hacer. Destaca que este tipo de negociaciones con la SCT, las tiene que hacer el Gobierno Municipal, el Instituto debe apoyar y aportar los elementos de juicio que sean necesarios en materia de orden técnico y urbano. Es incorrecto que el IMPLAN le diga a la SCT que está bien o que está mal, eso lo debe decir el Municipio.
- El Dr. Jesús Madueña, expresa que lo más complicado es que quieran meter a una instancia como el IMPLAN al pleito y en este caso lo que pretende hacer Gobierno del Estado, es que se le diga qué hacer para quedar bien. Por lo que si como IMPLAN se envía dicho documento, él, tanto como el Presidente Municipal, no lo avalarían. Si el Gobierno del Estado es el que se va a responsabilizar de lo que venga después y no mete al Municipio, adelante. Desautoriza enviar un documento del IMPLAN al Gobierno del Estado donde le indiquen las recomendaciones y soluciones. Precisa que lo que se tiene que hacer es que el IMPLAN elabore su recomendación que le compete como área asesora del Ayuntamiento y la entregue al Presidente Municipal, con quien deberá platicarse. Por tanto, las alternativas que se tengan que plantear, la propuesta y la postura del Instituto serán para respaldar al Municipio.
- El Regidor Oscar Valdez, propone que la reunión sea con el cabildo no únicamente con el Presidente municipal.
- El Ing. Javier Pineda, refiere que el acuerdo que se tuvo en las oficinas del Ayuntamiento, es que el asunto se trataría entre SCT y el Ayuntamiento.
- El Ing. Jorge Avilés, manifiesta que él no presentara nada al Gobierno del Estado.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, informa que ya hay una propuesta concreta, que el Secretario del Ayuntamiento, pide que se considere elaborar un documento para el Presidente y el Gobierno Municipal, en el que se expresen y sinteticen lo que se ha dicho en el Consejo Directivo del Instituto. Finalmente es una opinión de la situación, los pros y los contras de las alternativas y programar una reunión con el Gobierno Municipal.

- El Lic. Oscar Urcisichi, precisa que el rol del IMPLAN corresponde a Art. 25 del Reglamento Interior, fracción XII, que señala que es proporcionar al Municipio el sustento técnico para la implementación de acciones.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, puntualiza que la obligación del Instituto es para con el Gobierno Municipal.
- El Arq. Pastor Castañeda, hace referencia al tema que recientemente Gobierno del Estado, ha retomado que es el cambio de la estación del ferrocarril.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, comenta que ese es uno de los factores a considerar como parte de las acciones posibles para mitigar la problemática generada.
- El Ing. Javier Pineda, opina que el compromiso es darle una vez más al Ayuntamiento una nueva serie de consideraciones a partir del análisis a la propuesta que haga la SCT.
- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, manifiesta que independiente de la SCT se debe tomar un panorama más amplio y decir cuales alternativas tiene el municipio y las implicaciones y consideraciones que entraña cada una.
- El Dr. Jesús Madueña, señala que una cosa es lo que decida SCT y otra lo que decida el Ayuntamiento.
- El Lic. Enrique Coppel, opina que el aeropuerto esta muy bien ubicado, lo cual es valioso para la ciudad, recomienda que se proteja con vialidades y reservas de suelo.

ACUERDO

1. El Instituto elaborara un documento que contenga y sintetice lo que se ha dicho en el Consejo Directivo del Instituto en relación a la obra de acceso al aeropuerto, en donde además, se analicen y prioricen las distintas alternativas que tiene la autoridad municipal de Culiacán a quién le compete tomar las decisiones.

ACUERDO

2. Se programara una reunión con el C. Presidente Municipal de Culiacán, para tratarle el contenido del documento generado por el Instituto, responder sus planteamientos y ampliar los elementos de juicio como sustento a la posición que asuma el Municipio.

- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, expresa que el propio municipio deberá considerar todas esas opciones con su área jurídica y pregunta al Director General del Instituto, en cuanto tiempo se tendría ese documento.
- El Ing. Jorge Avilés, responde que en un par de días y solicita que los consejeros hagan llegar sus observaciones y comentarios vía correo electrónico.

Clausura de la sesión.

Siendo las 18:46 hrs. del día 27 de octubre del presente año, el Dr. Jesús Madueña Molina, Secretario de Ayuntamiento y miembro del Consejo Directivo del Instituto Municipal de

Planeación Urbana de Culiacán, dio por clausurada la sesión y como constancia se levanta la presente acta que firma el Director General y los demás integrantes del Consejo Directivo que dan fe de dicha reunión.

RESUMEN DE ACUERDOS 27 de octubre de 2011

| | | |
|----|--|--|
| 1. | El Instituto elaborara un documento que contenga y sintetice lo que se ha dicho en el Consejo Directivo del Instituto en relación a la obra de acceso al aeropuerto, en donde además, se analicen y prioricen las distintas alternativas que tiene la autoridad municipal de Culiacán a quién le compete tomar las decisiones. | |
| 2. | Se programara una reunión con el C. Presidente Municipal de Culiacán, para tratarle el contenido del documento generado por el Instituto, responder sus planteamientos y ampliar los elementos de juicio como sustento a la posición que asuma el Municipio. | |

Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez

Coordinador Ejecutivo del Consejo Directivo del IMPLAN

Ing. Jorge Avilés Senés

Secretario Técnico del Consejo Directivo del IMPLAN

Integrantes del Consejo Directivo del IMPLAN

Arq. Alfonso Torres Galicia

Ing. Jesús Cesar Espinoza Bringas

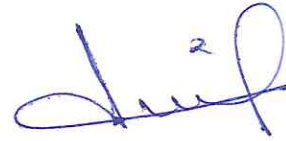
Ing. Jesús Allán Ovalles Angulo

Arq. José Alberto Meza Sánchez

Lic. Enrique Coppel Luken



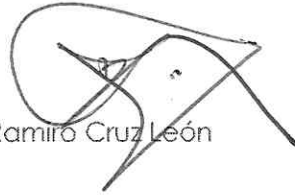
Ing. Carlos Enrique Vega Pereda



Ing. José Luis Sandoval Bojorquez

Dr. Jesús Madueña Molina

Arq. Leticia Sotelo Castaños



Ing. Ramiro Cruz León

Arq. Jacobo Sevilla Suárez



Ing. Javier Pineda Mendi

Lic. Felipe de Jesús Campaña Aragón

Reg. Oscar Javier Valdez López

Lic. Oscar Urcisichi Arellano



Arq. José Pastor Castañeda Verduzco.

