



MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

EL CONTENIDO DE ESTE ARCHIVO NO PODRÁ SER ALTERADO O MODIFICADO TOTAL O PARCIALMENTE, TODA VEZ QUE PUEDE CONSTITUIR EL DELITO DE FALSIFICACIÓN DE DOCUMENTOS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 244, FRACCIÓN III DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL, QUE PUEDE DAR LUGAR A UNA SANCIÓN DE **PENA PRIVATIVA DE LA LIBERTAD** DE SEIS MESES A CINCO AÑOS Y DE CIENTO OCHENTA A TRESCIENTOS SESENTA DÍAS MULTA.

DIRECCION GENERAL DE
IMPACTO Y RIESGO
AMBIENTAL

MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR

RESUMEN

NOMBRE DEL PROYECTO

CONSULTA PUBLICA

Puente Vehicular “Porvenir Ballesteros”

Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León.

Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08

Ubicado: Km. 36+498.36

Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.



Contenido

I. DATOS GENERALES DEL PROYECTO, DEL PROMOVENTE Y DEL RESPONSABLE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	9
I.1 Proyecto	9
I.1.1 Nombre del proyecto	9
I.1.2. Ubicación del proyecto	9
I.1.3 Tiempo de vida útil del proyecto.....	10
I.1.4 Presentación de la documentación legal	10
II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	11
II.1 Información general del proyecto	11
II.1.1 Naturaleza del proyecto	11
II.1.2 Selección del sitio	14
II.1.3 Ubicación física del proyecto y planos de localización	16
II.1.4 Inversión requerida	21
II.1.5 Dimensiones del proyecto	21
II.1.5.1 Delimitación de zona federal	23
II.1.6 Uso actual de suelo y/o cuerpos de agua en el sitio del proyecto y en sus colindancias	27
II.1.7 Urbanización del área y descripción de servicios requeridos.....	28
II.2 Programa general de trabajo.....	29
II.3. Descripción de las actividades	29
II.3.1 Preparación del sitio.....	29
II.3.2 Etapa de Construcción.....	32
II.4. Etapa de operación y mantenimiento	34
II.5 Otros insumos	34
II.6. Sustancias peligrosas.....	34
II.7 Descripción de obras asociadas al proyecto.....	35
II.8 Etapa de abandono del sitio	35
II.9.Utilización de explosivos.....	35
II.10 Generación, manejo y disposición de residuos sólidos, líquidos y emisiones a la atmósfera	36
II.11 Infraestructura para el manejo y la disposición adecuada de los residuos.	36
III. Vinculación con los ordenamientos jurídicos aplicables en materia ambiental y en su caso, con la regulación del uso del suelo	37
III.1. Información sectorial	37

III.2 Justificación técnica	64
III.2.1 Correspondencia con el plan nacional de desarrollo 2019 – 2024.....	65
III.2.2 Correspondencia con el Plan Estatal de desarrollo de Oaxaca 2016-2022.	65
III.2.3 Plan Municipal de Desarrollo (San Sebastián Coatlán) 2017-2019)...	69
III.2.4 programas sectoriales: programa nacional de infraestructura (2018-2024)	70
III.3. Ley de equilibrio ecológico del Estado de Oaxaca.....	70
III. 3.1 Ley de desarrollo urbano para el estado de Oaxaca	70
III.4 Normas oficiales mexicanas, en materia de vías generales de comunicación, ambiental, forestal, de aprovechamiento de recursos naturales y demás aplicables	75
III.5 Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio	79
III.6 Conclusiones	90
IV.1 Delimitación del área de estudio.....	92
IV .1.1 Delimitación de la zona de influencia del proyecto.....	92
IV .1.2 Delimitación del sistema ambiental	92
IV.2 Caracterización y análisis del sistema ambiental.....	95
IV.2.1 Aspectos abióticos	95
IV.2.2 Aspectos bióticos.....	101
IV.2.3 Paisaje	132
IV.2.4 Medio socioeconómico	139
IV.2.5 Diagnóstico ambiental	140
V. IDENTIFICACIÓN, DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES	142
V.1. Definición de Impacto Ambiental	142
V.2 Método Ad Hoc	142
V.3. Metodología para evaluar los impactos ambientales (CRI)	158
V.3.1. Criterios de evaluación.....	159
V.3.2 Interpretación de matriz de importancia sin medidas preventivas y de mitigación	160
V.3.3. Interpretación de resultados de matriz de importancia con medidas preventivas y de mitigación	171
V.4. Conclusión	172
VI. Medidas preventivas y de mitigación de los impactos ambientales y pronósticos.....	174
VI.1 Descripción de la medida o programa de medidas de mitigación o correctivas por componente ambiental.....	181

VI.2 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR ELEMENTO AMBIENTAL Y ACTIVIDAD	215
VI.3. DESCRIPCIÓN DE IMPACTOS RESIDUALES DEL SA	220
VII. Pronósticos ambientales regionales y evaluación de alternativas.....	221
VII.1. Descripción y análisis del escenario sin proyecto.....	222
VII.1.1. Descripción y análisis del escenario del proyecto sin medidas	222
VII.1.2. Descripción y análisis del escenario considerando el proyecto con las medidas de mitigación	222
VII.1.3. Pronóstico ambiental	222
VIII. Programa de manejo ambiental o vigilancia ambiental.....	223
VIII.1 Objetivo general.....	223
VIII.2 Objetivos específicos	223
VIII.2.3.Tipos de informes	223
VIII.2.4.Calendarización de informes	224
VIII.3 Seguimiento y control (Fichas de seguimiento y control)	224
IX. Identificación de los instrumentos metodológicos y elementos técnicos que sustentan la información señalada en las fracciones anteriores	228
IX.1 Formatos de presentación	228
IX.2 Otros anexos	228

RESUMEN

El proyecto se denomina: Puente Vehicular "Porvenir Ballesteros", Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

El puente esta compuesto por dos claros de 14.40 metros (distancia entre ejes de apoyos) y longitud total de 30.05 m, se encuentra en tangente horizontal y vertical, la estructura se considera sin esviaje con respecto al eje del rio. La superestructura esta formada por losa de concreto armado sobre traveses tipo aashto III de concreto $f'c= 300$ kg/cm² arriostradas con diafragmas de concreto armado, la subestructura esta compuesta con dos apoyos de concreto armado en estribos y sus aleros y una pila central, cada uno de estos apoyos condicionados con bancos de apoyos con neoprenos y topes sismicos. En lo que respecta a la cimentación, la zapata tiene las siguientes medidas: 9.78 m de long. x 3.50 m de ancho. y un péralte continuo de 0.65 m. además un espesor de 30 cm de piedra quebrada para drenar el agua y un geotextil filtrante. los aleros para la contención de terraplenes en accesos tienen el mismo peralte, aunque el ancho de la sección es variable. se adiciona un cuerpo en estribo y aleros de 0.70 m y 0.75m. y solo en el cuerpo principal se anexa el cabezal en donde descansa la super estructura. Se construirán topes sismo-resistentes y bancos de apoyos en cabezales de estribos, instalación de placas de neopreno en topes con una sección de 0.90x20x2.54 cm y en bancos con una sección de 35x40x4.1 cm. La superestructura esta formada por dos claros de 14.40 m, longitud total del puente es de 30.05 m, ancho total de 9 m, ancho de calzada de 7 m, cuenta con baquetas y guarniciones de 1 m en ambos lados y parapetos peatonales, en sus límites son adicionadas con una junta de calzada tipo mex-t-50 y drenes de pvc a cada 3 m. el espesor de losa es de 20 cm, con un peralte de trabe ashto tipo iii con un peralte de 115 cm. Los diafragmas extremos e internos tienen un espesor de 25 cm y un peralte total (sin losa) de 100 cm son a base de concreto armado con un $f'c=250$ kg/cm². Cabe mencionar que estos elementos no sobrepasarán las presiones admisibles del suelo especificada en la mecánica y las demás revisiones acerca de estados límites de falla y de servicio. La superficie de la superestructura es de 276.30 m². El monto total de la inversión del proyecto es de \$8,708,890.27 (Ocho millones setecientos ocho mil, ochocientos noventa mil pesos, con veintisiete centavos m.n.) Del cual el 4.59% del monto total se encuentra destinado para medidas preventivas y de mitigación considerándose un monto de \$400,000.00 m.n. La construcción se planea para un tiempo de 14 meses. La ejecución del Proyecto NO CONTRAVIENE ninguno de estos instrumentos legales y normativos, por el contrario la ejecución de este se encuentra dentro de los objetivos de cada uno de los instrumentos de planeación. De acuerdo al análisis ambiental podemos concluir que el área definida como sistema ambiental (SA) presenta una calidad ambiental alta debido a la baja evidencia de penetración antrópica, con alguna presencia de ganado y cultivos así como el estado sucesional de la vegetación. Se observa el funcionamiento del Sistema Ambiental (S.A.), está constituido por un subsistema terrestre y un subsistema acuático, el primero presenta una topografía de sierra alta compleja, que se caracteriza por presentar una línea de montañas con una altitud mayor al entorno geográfico, conformada por rocas de origen volcánico.

Como consecuencia de las diferentes actividades antropogénicas que se han venido desarrollando han provocado impactos a la vegetación original, lo cual ha ocasionado que el suelo quede descubierto y de esta manera sea más susceptible a la erosión por factores como el viento y el agua. El subsistema acuático está constituido por un corriente de agua perenne, en épocas de lluvia el nivel del agua aumenta provocando que el nivel del río aumente.

A continuación se describen el estado de cada componente ambiental:

Suelo: En el sitio del proyecto se encuentran suelos ligeramente erosionados debidos principalmente a los procesos antropogénicas mayoritariamente agricultura y pastoreo.

Aire: No se obtuvieron datos de emisiones de contaminantes y partículas suspendidas en el área del proyecto, sin embargo se puede inferir que por las condiciones del área este elemento se encuentra en un medio adecuado, donde no existe un número alto de fuentes móviles de contaminación como los automóviles o camiones de transporte por lo tanto la generación de partículas de gases es baja.

Agua: Este elemento aparentemente presenta una buena media, el estudio de calidad de agua muestra la presencia de coliformes fecales, aunque no existen descargas de aguas residuales, posiblemente se deba a la cantidad de ganado que se estableció a orillas del río, debido a que se muestreo en la época de lluvias el análisis muestra una turbiedad elevada, superior al parámetro mínimo para consumo humano.

Vegetación: De acuerdo a su fisionomía, hábitat y composición florística la vegetación predominante en el sitio del proyecto es vegetación de bosque de pino-encino, mientras que para sus colindancias la vegetación corresponde a pastizal y cultivos agrícolas; aunque en su mayor parte, las áreas aledañas se encuentran forestadas, con vegetación natural, se puede concluir que el área del proyecto se encuentra modificada de modo puntual en el sitio del proyecto y conservada en el SA.

Fauna: Tomando como base las observaciones de campo, en relación a la fauna existente en el lugar, se concluye que la diversidad de especies animales es baja, incluida la fauna ictica ya que solo se registró una sola especie, lo concluye que la dinámica ha sido afectada desde las partes bajas de la cuenca.

Considerando la naturaleza del proyecto (puntual, sistema abierto, forma parte de una vía existente), los mayores problemas se presentarán en el patio de maniobras ya que este tendrá personal trabajando generando diferentes tipos de residuos; mismo que deberán ser manejados de manera adecuada, aplicando medidas preventivas al momento de ejecutar los trabajos de construcción del puente de lo contrario los efectos son de moderados a severos negativos, de igual forma la construcción del puente por parte del personal sin los elemento de seguridad adecuados, pueden generar problemas de salud en los trabajadores por ello deberán contar con Medidas enfocadas al personal . En el caso de la comunicación una vez construido el puente este beneficiara directamente la comunidad de El Porvenir Ballesteros.

Una vez aplicadas las metodologías de Ad Hoc: del Tipo Método Delphi y El método de CRI que se basa en un análisis multicriterio. Se observa que el componente socioeconómico presenta la categoría más alta (I), sin embargo al ser positivo se vuelve deseable para el ambiente socioeconómico, en esta misma categoría pero con signo negativo se encuentran los demás componentes ambientales, sin embargo, todos los impactos son mitigables o compensados con las medidas establecidas en los apartados subsecuentes. El sistema biótico en los que podemos englobar en componentes flora y fauna se aprecian valores altos, aunque es puntual la afectación que solo será en el estrato rasante principalmente a especies consideradas como arvesens o malezas y en algunos árboles, que pueden ser compensados con una reforestación. Para la fauna el impacto es alto sin embargo de seguir las medias estas deben disminuir significativamente.

Tomando en cuenta lo anterior es importante tomar en cuenta las medidas propuestas al momento de realizar la construcción de puente.

Las medidas de mitigación que se exponen en la sección anterior se enfocan en la reducción, compensación y rehabilitación de los sitios o factores ambientales afectados por las actividades consideradas con una afectación agresiva. Se evaluó el grado en que las medidas de mitigación logran reducir cada impacto ambiental adverso. La evaluación se realizó de manera cualitativa, el valor en puntos se obtuvo por los valores asignados de acuerdo a la metodología aplicada en el capítulo V, después de haber discutido la extensión, magnitud, duración y contexto de los impactos, así como el alcance de cada medida de mitigación por separado. En cada ocasión, se tomó un valor bajo para la eficacia de cada medida, con el fin de evitar sobreestimar la eficacia conjunta. Cada medida se examinó y se considera factible desde el punto de vista técnico. Se inició con la revalorización de la matriz depurada considerando la aplicación de las medidas de mitigación al 100%. Podemos deducir que el elemento que sufre un mayor impacto residual es el componente ambiental de suelo, seguido del componente agua, sobre los cuales habrá que realizar una mayor vigilancia de la aplicación de las medidas de mitigación para disminuir y en su caso eliminar dichos impactos. En la descripción del análisis sin proyecto se tiene que: La agencia de El Porvenir Ballesteros, actualmente no cuenta con una obra de drenaje mayor, lo que da la interrupción de la comunicación entre las comunidades involucradas, ocasionando un rezago social, económico, poniendo en riesgo sus vidas, cuando es temporada de lluvias. De aplicarse esta sin medidas se prevé que las obras impactaron significativamente en el agua y el suelo. Una vez aplicadas las medidas en la etapa de construcción específicamente el pronóstico ambiental es favorable. En el aspecto económico y social el efecto es positivo ya que se lograra beneficiar el flujo de mercancías, paso de personas y vehículos de forma segura. En el programa de manejo ambiental se prevé que el promovente deberá presentar informes del cumplimiento de las medidas propuestas en cada una de las etapas del proyecto. Durante las etapas de preparación del sitio y construcción.

MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR

NOMBRE DEL PROYECTO

Puente Vehicular “Porvenir Ballesteros”

Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León.

Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08

Ubicado: Km. 36+498.36

Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.



NOVIEMBRE 2020

I. DATOS GENERALES DEL PROYECTO, DEL PROMOVENTE Y DEL RESPONSABLE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

I.1 Proyecto

Puente Vehicular “Porvenir Ballesteros”

Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León.

Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08

Ubicado: Km. 36+498.36

Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

I.1.1 Nombre del proyecto

Puente Vehicular “Porvenir Ballesteros”

Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León.

Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08

Ubicado: Km. 36+498.36

Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

I.1.2. Ubicación del proyecto

El proyecto se ubica en el municipio de San Sebastián Coatlan al sur del estado de Oaxaca. Pertenece a la región Sierra Sur y forma parte del Distrito de Sola de Vega. Las coordenadas del proyecto se muestran a continuación:

Coordenadas de eje		
Eje	x	y
Coordenadas ut	722262.00 m E	1777375.00 m N

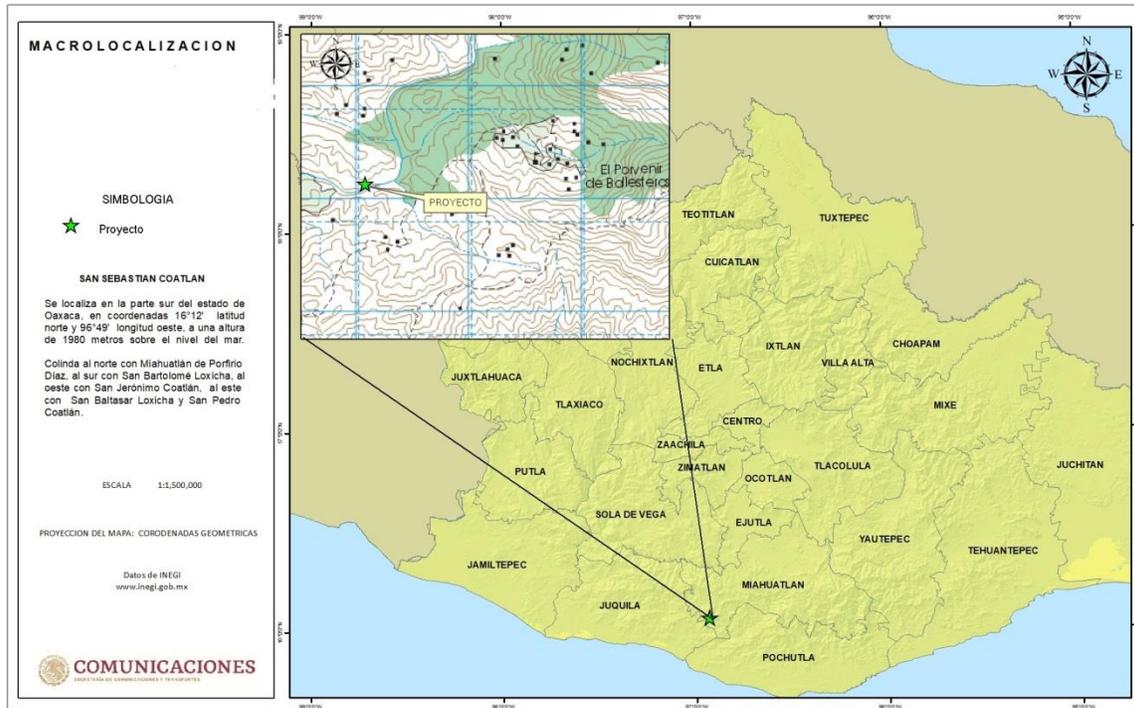


Figura 1.1 Macro localización.

I.1.3 Tiempo de vida útil del proyecto

El tiempo de vida útil del proyecto se estima a 100 años (dependiendo del comportamiento de las estructuras, mantenimiento adecuado del mismo y estudio hidrológico).

I.1.4 Presentación de la documentación legal

I.2 Promovente

Nombre del promovente: Centro SCT Oaxaca.

[Redacted]

Nombre del representante legal:

[Redacted]

(Anexa documentación legal del promovente)

I.3 Responsable de la elaboración del estudio de impacto ambiental

Responsable Técnico:

[Redacted]

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

II.1 Información general del proyecto

II.1.1 Naturaleza del proyecto

Con el propósito de contar con una información más clara de la naturaleza del proyecto se presenta la siguiente tabla:

Naturaleza del proyecto	Descripción
Obra nueva	SI
Ampliación y/o modificación	NO
Rehabilitación y/o apertura	Adecuaran accesos, aprovechando camino existente
Obras complementarias	Habilitará un área de servicios

Aplica la evaluación en materia de Evaluación de impacto ambiental por lo señalado en el inciso ----- del artículo 5 del Reglamento de la LGEEPA en materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

B) VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN: Construcción de carreteras, autopistas, **puentes** o túneles federales vehiculares o ferroviarios; puertos, vías férreas, aeropuertos, helipuertos, aeródromos e infraestructura mayor para telecomunicaciones que afecten áreas naturales protegidas o con vegetación forestal, selvas, vegetación de zonas áridas, ecosistemas costeros o de humedales y cuerpos de agua nacionales.

R) OBRAS Y ACTIVIDADES EN HUMEDALES, MANGLARES, LAGUNAS, RÍOS, LAGOS Y ESTEROS CONECTADOS CON EL MAR, ASÍ COMO EN SUS LITORALES O ZONAS FEDERALES:

I. Cualquier **tipo de obra civil**, con excepción de la construcción de viviendas unifamiliares para las comunidades asentadas en estos ecosistemas, y ¹

¹ http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LGEEPA_MEIA_311014.pdf

Descripción:	<p>DESCRIPCIÓN GENERAL:</p> <p>Con base a los estudios preliminares (levantamiento topográfico, estudios hidráulicos e hidrológicos y de mecánica de suelos) se recomienda como gasto de diseño, QDI 59.60 m3/s, se transitó dicho gasto por la sección hidráulica del cruce, se obtuvo el nivel de aguas de diseño, nadi, de elevación 774.29 m, y velocidad critica de la corriente de 1.99 m/s, producto de una pendiente media de 2.97%. la cuenca resultó de 86.97 km2 se eliminaron los gastos resultados por encima de toda lógica de acuerdo a las características tanto de la cuenca como del cauce, ya que a cuencas con mayor superficie o muy pequeñas los resultados obtenidos por distintos métodos se disparan.</p> <p>En lo que respecta a las características hidráulicas, producto del gasto obtenido y después de transitarlo por la zona de cruce, se obtuvo hidráulicamente dos claros necesarios de 15.00 m, tirante de agua de 1.37 m. por la ubicación del cruce, presenta una topografía accidentada, por ello se requiere un apoyo en el centro del puente además de contar con un bordo libre de la estructura de 2.28 m.</p> <p>Por lo que la propuesta de construcción es la siguiente: El puente esta compuesto por dos claros de 14.40 metros (distancia entre ejes de apoyos) y longitud total de 30.05 m, se encuentra en tangente horizontal y vertical, la estructura se considera sin esviaje con respecto al eje del rio.</p> <p>la superestructura esta formada por losa de concreto armado sobre trabes tipo AASHTO III de concreto $f'c = 300 \text{ kg/cm}^2$ arriostradas con diafragmas de concreto armado, la subestructura esta compuesta con dos apoyos de concreto armado en estribos y sus aleros y una pila central, cada uno de estos apoyos condicionados con bancos de apoyos con neoprenos y topes sísmicos.</p> <p>En lo que se refiere a cimentación, la zapata tiene las siguientes medidas: 9.78 m de long. x 3.50 m de ancho. y un peralte continuo de 0.65 m. además un espesor de 30 cm de piedra quebrada para drenar el agua y un geotextil filtrante. los aleros para la contención de terraplenes en accesos tienen el mismo peralte, aunque el ancho de la sección es variable. se adiciona un cuerpo en estribo y aleros de 0.70 m y 0.75m. y solo en el</p>
--------------	--

	<p>cuerpo principal se anexa el cabezal en donde descansa la super estructura. se construiran topes sismo-resistentes y bancos de apoyos en cabezales de estribos, instalacion de placas de neopreno en topes con una seccion de 0.90x20x2.54 cm y en bancos con una seccion de 35x40x4.1 cm.</p> <p>La superestructura esta formada por dos claros de 14.40 m, longitud total del puente es de 30.05 m, ancho total de 9 m, ancho de calzada de 7 m, cuenta con baquetas y guarniciones de 1 m en ambos lados y parapetos peatonales, en sus limites son adicionadas con una junta de calzada tipo mex-t-50 y drenes de pvc a cada 3 m. el espesor de losa es de 20 cm, con un peralte de trabe ASSHTO tipo III con un peralte de 115 cm. los diafragmas extremos e internos tienen un espesor de 25 cm y un peralte total (sin losa) de 100 cm son a base de concreto armado con un $f_c=250 \text{ kg/cm}^2$.</p>
--	---

Justificación	<p>El puente presenta un sistema de cimentación superficial (zapatas aisladas) dado a que el informe del estudio de mecánica de suelos, muestra que la estratigrafía del suelo en donde se desplantaran los apoyos de los puentes se encuentran sobre suelos rígidos, de una resistencia alta y que por consiguiente la cimentación tipo superficial es suficiente. Así mismo los Sistemas estructurales empleados son comunes dentro de la zona, y los criterios para su construcción son de mediana complejidad. Es por eso que las elecciones de estas alternativas de solución predominaron sobre otras.</p>
Tiempo de ejecución	<p>El proceso constructivo para este sistema estructural ofrece tiempos de ejecución más rápidos.</p>
trabajos de mantenimiento	<p>Son mínimos en comparación de otro sistema estructural</p>
durabilidad	<p>El tiempo de proyección asegura una vida útil de por lo menos 100 años.</p>

facilidad de construcción	Al utilizar secciones preestablecida y de mediana complejidad, su construcción no requiere mucho tiempo.
distancia de acarreo de los materiales a la obra	Por la ubicación del proyecto y las características de los elementos idealizados no existe algún inconveniente ya que existe camino.
desvíos de tránsito	Existen las condiciones en el sitio para la proyección de obras de desvió
afectación al ecosistema	Minimización de impacto ambiental., ya que el área de trabajo no cuenta con arboles o flora y fauna cercanos al sitio de construcción.

Justificación técnica y social	El proceso constructivo para este sistema estructural ofrece tiempos de ejecución más rápidos. Por la ubicación del proyecto y las características de los elementos idealizados no existe algún inconveniente ya que existe camino.
Objetivos	Comunicación continua, segura y reducción de tiempos.
Inversión	\$8,708,890.27
Políticas de crecimiento a futuro	No existen planes de ampliación de la obra ni a corto, mediano y largo plazo.

II.1.2 Selección del sitio

Los criterios empleados para determinar el sitio del proyecto fueron

Criterios técnicos

Los estudios que se tomaron en cuenta para determinar el sitio del cruce fue que este forma parte de una camino existente, el cual no cuenta con una obra de drenaje mayor, aprovechando que en ambos lados del cruce existe un camino, se reduce con ello afectaciones en otra zona, además de considerar conceptos como Levantamiento topo-hidráulico, Estudio hidráulico-hidrológico, plano topo hidráulicos, estudio de mecánica de suelos, diseño de la subestructura y superestructura, planos ejecutivos, catálogo de conceptos y presupuesto, formulación de expediente para la presentación ante la CONAGUA. Dichos estudios permitieron conocer el comportamiento del flujo del agua con el terreno natural y en las condiciones con una nueva estructura propuesta; aplicando la Normatividad de la Dependencia Normativa Reguladora CONAGUA.

En el caso de la mecánica de suelo permitió la determinación de la estratigrafía y propiedades del subsuelo, capacidad de Carga Admisible o de trabajo para efectos de diseño; así como realizar las conclusiones y recomendaciones de construcción pertinentes de acuerdo al tipo de cimiento propuesto.

Criterios ambientales

Donde se tiene contemplada la construcción de la obra actualmente no cuenta con ninguna restricción ambiental, dentro de la zona, no habrá remoción de vegetación.

Criterios sociales

La construcción del puente agilizará las actividades productivas de la zona, beneficiando la economía local y la reducción de los tiempos. Además los pobladores tendrán una comunicación continua y segura.

Es importante mencionar que hubo dos propuestas de sitio de cruce y se consideró la de menor impacto ambiental, sacrificando algunos detalles técnicos.

Por lo que se consideró la propuesta 1.



PROPUESTA 1	
Ventajas	Desventajas

<p>Se respeta el camino existente para no tener afectaciones Geométricamente cumple con los requisitos que marca la normativa tanto horizontalmente como verticalmente. Por el método de proceso constructivo utilizado es el más óptimo. Existen las condiciones en el sitio para la proyección de obras de desvió. Por el tipo de infraestructura y en base de los estudios preliminares el impacto ambiental no se considera daño alguno al ecosistema ni al cauce del rio de manera permanente. AL tener menos pendiente reduce riesgo de erosión y por o tanto impacta menos en la calidad de agua.</p>	<p>En alineamiento horizontal en la entrada y salida del puente estaría ligeramente forzada la curva debido a que son de 60° el máximo permitido.</p>
<p>PROPUESTA 2</p>	
<p>Ventajas</p>	<p>Desventajas</p>
<p>Geométricamente cumple con los requisitos que marca la normativa tanto horizontalmente como verticalmente. Existen las condiciones en el sitio para la proyección de obras de desvió la cual sería el camino existente. Se tendría más de los 2 metros de libre bordo que recomienda la CONAGUA</p>	<p>Económicamente es un poco más caro debido a la altura de los estribos y la presencia de rocas, por lo que la clasificación de presupuesto incrementaría. No respeta el camino existente y se tendrían afectaciones. El costo de los accesos es mayor debido a que se tendría que aperturar el camino hasta el estribo 1. Por el tipo de infraestructura y en base de los estudios preliminares el impacto ambiental se considera daños al ecosistema debido al nuevo trazo.</p>

II.1.3 Ubicación física del proyecto y planos de localización

El proyecto se ubica en el municipio de San Sebastián Coatlán al sur del estado de Oaxaca. Pertenece a la región Sierra Sur y forma parte del distrito de Sola de Vega. Las coordenadas del proyecto se muestran a continuación:

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Coordenadas de eje		
Eje	x	y
Coordenadas ut	722262.00 m E	1777375.00 m N

CUADRO DE CONSTRUCCION-PILA CENTRAL						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				17	1,777,376.29	722,258.10
17	18	S 20°55'31.98" E	3.50	18	1,777,373.02	722,259.35
18	19	N 69°04'28.02" E	7.50	19	1,777,375.70	722,266.36
19	20	N 20°55'31.98" W	3.50	20	1,777,378.97	722,265.11
20	17	S 69°04'28.02" W	7.50	17	1,777,376.29	722,258.10
SUPERFICIE = 26.25 m²						

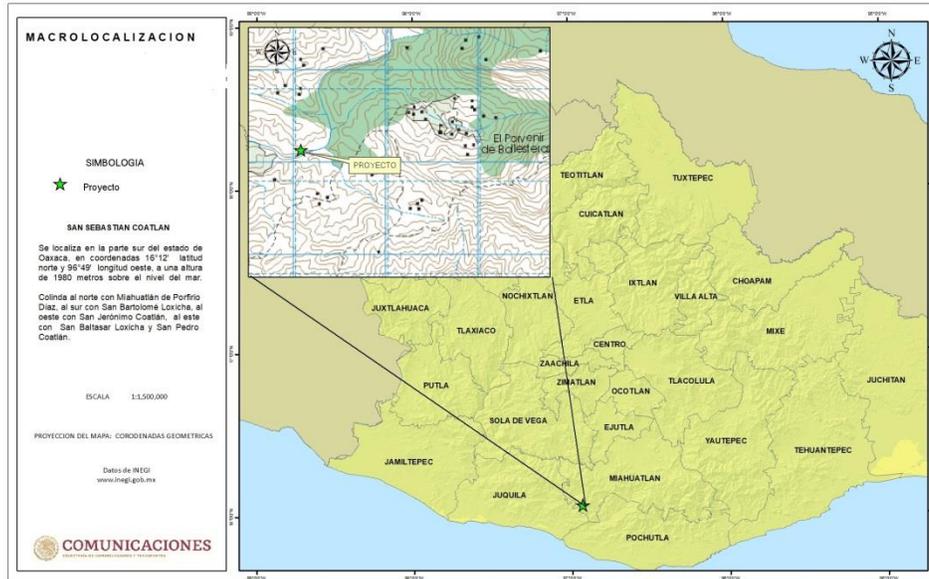
CUADRO DE CONSTRUCCION - ESTRIBO 1						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				1	1,777,355.77	722,260.21
1	2	N 51°40'27.98" E	5.31	2	1,777,359.07	722,264.38
2	3	N 69°04'28.02" E	8.08	3	1,777,361.95	722,271.92
3	4	N 86°28'28.07" E	6.12	4	1,777,362.33	722,278.03
4	5	N 04°50'57.03" E	1.83	5	1,777,364.15	722,278.19
5	6	N 78°25'13.06" W	6.86	6	1,777,365.53	722,271.47
6	7	S 69°04'28.02" W	9.78	7	1,777,362.03	722,262.33
7	8	S 36°34'09.11" W	6.13	8	1,777,357.11	722,258.68
8	1	S 48°49'40.57" E	2.03	1	1,777,355.77	722,260.21
SUPERFICIE = 64.22 m²						

CUADRO DE CONSTRUCCION-SUPERESTRUCTURA						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				21	1,777,388.42	722,252.66
21	22	S 20°55'31.98" E	30.05	22	1,777,360.35	722,263.39
22	23	N 69°04'28.02" E	9.00	23	1,777,363.57	722,271.80
23	24	N 20°55'31.98" W	30.05	24	1,777,391.63	722,261.07
24	21	S 69°04'28.02" W	9.00	21	1,777,388.42	722,252.66
SUPERFICIE = 270.45 m ²						

CUADRO DE CONSTRUCCION-ESTRIBO 2						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				9	1,777,387.49	722,247.95
9	10	S 78°25'13.06" E	5.15	10	1,777,386.46	722,253.00
10	11	N 69°04'28.02" E	9.78	11	1,777,389.95	722,262.13
11	12	N 36°34'09.11" E	6.79	12	1,777,395.40	722,266.17
12	13	N 48°49'40.57" W	1.86	13	1,777,396.63	722,264.78
13	14	S 51°40'27.98" W	5.98	14	1,777,392.92	722,260.08
14	15	S 69°04'28.02" W	8.08	15	1,777,390.03	722,252.54
15	16	S 86°28'28.07" W	4.40	16	1,777,389.76	722,248.15
16	9	S 04°50'57.03" W	2.28	9	1,777,387.49	722,247.95
SUPERFICIE = 62.00 m ²						

Macrolocalización:

Se encuentra a aproximadamente 78.0 km de la ciudad de Oaxaca, a 1 hora y 27 minutos moviéndose en un automóvil



Macro localización

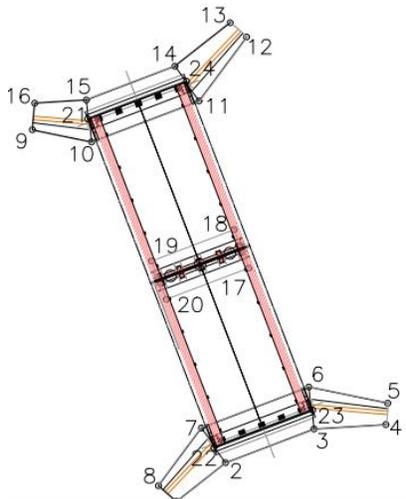
II.1.3.4 Detalle de superficies

En el siguiente cuadro se muestra la superficie permanente con respecto al sistema ambiental y área de influencia

Superficie de obras permanentes:

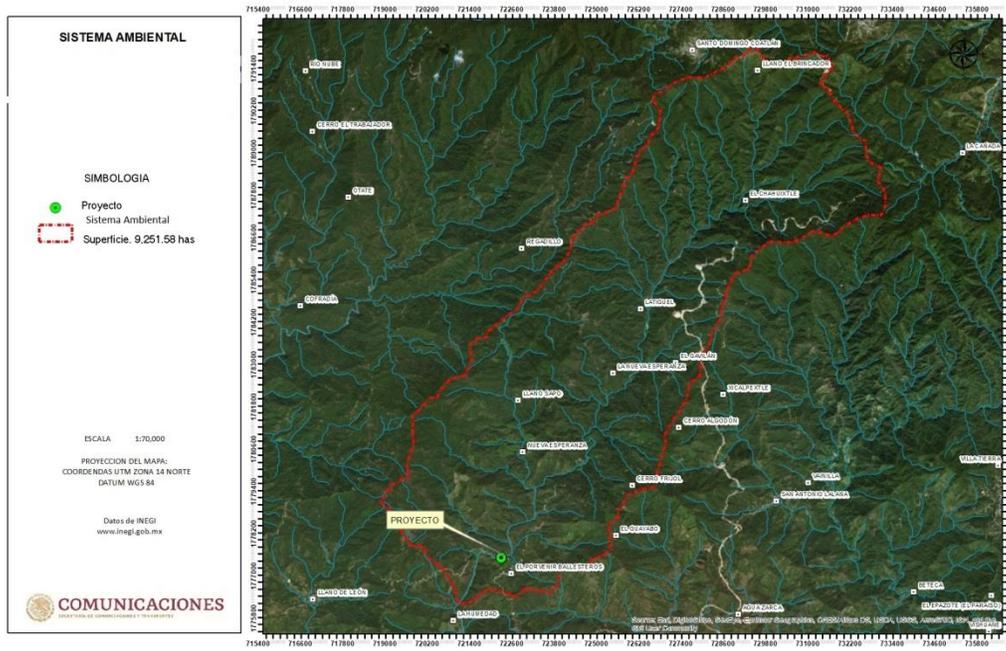
Estribo 1	64.22m2
Estribo 2	62.00m2
superestructura	270.45m2
Pila central	26.25 m2
Área de maniobras	1,606 m2
Sistema ambiental	9,251.58 has
Área de influencia	3.13 has

En la siguiente imagen se observa superficie de obras permanentes:



Vista de área de influencia





Vista de sistema ambiental

II.1.4 Inversión requerida

El monto total de la inversión del proyecto es de \$ \$8,708,890.27 (Ocho millones setecientos ocho mil, ochocientos noventa pesos) con veintisiete centavos m.n.) Del cual el 4.59% del monto total se encuentra destinado para medidas preventivas y de mitigación considerándose un monto de \$400,000.00 m.n.

II.1.5 Dimensiones del proyecto

De acuerdo a la recomendaciones hídricas e hidrológicas se recomienda como gasto de diseño, qdi 59.60 m³/s, se transitó dicho gasto por la sección hidráulica del cruce, se obtuvo el nivel de aguas de diseño, nadi, de elevación 774.29 m, y velocidad crítica de la corriente de 1.99 m/s, producto de una pendiente media de 2.97%. la cuenca resultó de 86.97 km² se eliminaron los gastos resultados por encima de toda lógica de acuerdo a las características tanto de la cuenca como del cauce, ya que a cuencas con mayor superficie o muy pequeñas los resultados obtenidos por distintos métodos se disparan. En lo que respecta a las características hidráulicas el producto del gasto obtenido y después de transitarlo por la zona de cruce, se obtuvo hidráulicamente dos claros necesarios de 15.00 m, tirante de agua de 1.37 m. por la ubicación del cruce, presenta una topografía accidentada, por ello se requiere un apoyo en el centro del puente además de contar con un bordo libre de la estructura de 2.28 m.



Imagen 1. Sitio de Cruce. Puente Vehicular “Porvenir Ballesteros”

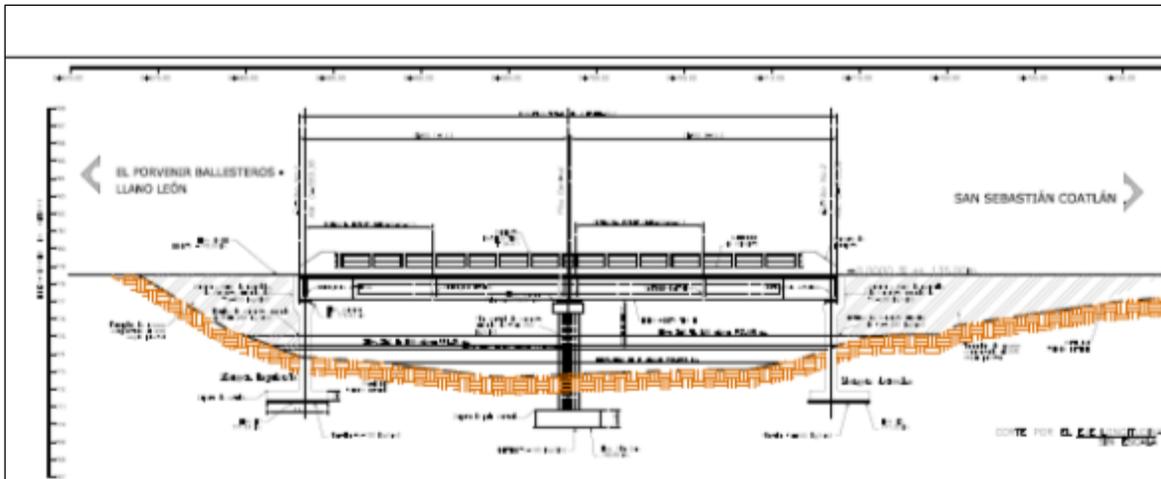
El puente esta compuesto por dos claros de 14.40 metros (distancia entre ejes de apoyos) y longitud total de 30.05 m, se encuentra en tangente horizontal y vertical, la estructura se considera sin esviaje con respecto al eje del rio.

La superestructura esta formada por losa de concreto armado sobre traveses tipo aashto iii de concreto $f'c = 300 \text{ kg/cm}^2$ arriostradas con diafragmas de concreto armado, la subestructura esta compuesta con dos apoyos de concreto armado en estribos y sus aleros y una pila central, cada uno de estos apoyos condicionados con bancos de apoyos con neoprenos y topes sismicos.

La zapata tiene las siguientes medidas: 9.78 m de long. X 3.50 m de ancho. Y un peralte continuo de 0.65 m. Ademas un espesor de 30 cm de piedra quebrada para drenar el agua y un geotextil filtrante. Los aleros para la contencion de terraplenes en accesos tienen el mismo peralte, aunque el ancho de la seccion es variable. Se adiciona un cuerpo en estribo y aleros de 0.70 m y 0.75m. Y solo en el cuerpo principal se anexa el cabezal en donde descansa la super estructura. Se construiran topes sismo-resistentes y bancos de apoyos en cabezales de estribos, instalacion de placas de neopreno en topes con una seccion de 0.90x20x2.54 cm y en bancos con una seccion de 35x40x4.1 cm.

La superestructura esta formada por dos claros de 14.40 m, longitud total del puente es de 30.05 m, ancho total de 9 m, ancho de calzada de 7 m, cuenta con baquetas y guarniciones de 1 m en ambos lados y parapetos peatonales, en sus limites son adicionadas con una junta de calzada tipo mex-t-50 y drenes de pvc a cada 3 m. El espesor de losa es de 20 cm, con un peralte de trabe ashto tipo iii con un peralte de 115 cm.

Los diafragmas extremos e internos tienen un espesor de 25 cm y un peralte total (sin losa) de 100 cm son a base de concreto armado con un $f'c = 250 \text{ kg/cm}^2$.



Corte por eje longitudinal

Accesos.

Se formará terraplenes compactados al 95% llegando hasta la elevación de la capa subrasante, se colocarán juntas de calzada en las entradas y en el centro con la finalidad de evitar dilataciones excesivas en el puente.

II.1.5.1 Delimitación de zona federal

Los ríos y arroyos tienen una gran misión en el ciclo hidrológico y en la preservación de ecosistemas y el desarrollo social, ya que son el medio para encauzar y conducir el agua que precipita y escurre, por lo que proveen a los seres vivos un acceso al agua, alimento, producción, comunicación, etc. Sin embargo, en temporadas de lluvias, cuando estos existen en los accesos o en general en vías de comunicación entre localidades, hacen difícil que los habitantes puedan transportarse con comodidad de un lugar a otro por lo cual deben de construir infraestructura que permita su libre movimiento, esto claro, sin impactar de gran manera el entorno o lugar en donde transitan.

Objetivo de estudio: Delimitar la zona federal, con fundamento en la Ley de Aguas Nacional y su reglamento, del Rio Chiquito en una longitud aproximada de 440 metros, con base en estudios topo-hidráulicos (estudio hidráulico e hidrológico), para definir el nivel de aguas máximas ordinarias y la zona federal, esto con el fin de verificar la viabilidad técnica de la construcción del puente, disminuir daños y riesgos para los inmuebles aledaños y evitar asentamientos humanos sobre la zona.

En los planos de la limitación de la zona federal se consigna la información topográfica general del cauce y sus zonas aledañas, así como las poligonales margen izquierda y derecha. Los planos satisfacen las especificaciones técnicas estipuladas por la gerencia de Aguas superficiales.

Las poligonales de margen derecha e izquierda de la Zona Federal, corresponden a líneas que se ubican paralelas y a 10 metros de la franja del terreno que

resultaría inundada en caso de que se presente un evento de 5 años de periodo de retorno.

En el anexo A1. Plano: Delimitación de zona federal se muestra en planta lo descrito en los párrafos anteriores.

En la imagen 2 se muestran las coordenadas UTM de los apoyos del puente y en la tabla 1. Las coordenadas UTM de los elementos del puente, esto para identificar de mejor manera la ubicación de las zonas de afectación de la infraestructura proyectada.



Imagen 2. Georreferencia de apoyos, estribo 1 y 2.

CUADRO DE CONSTRUCCION-PILA CENTRAL						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				17	1,777,376.29	722,258.10
17	18	S 20°55'31.98" E	3.50	18	1,777,373.02	722,259.35
18	19	N 69°04'28.02" E	7.50	19	1,777,375.70	722,266.36
19	20	N 20°55'31.98" W	3.50	20	1,777,378.97	722,265.11
20	17	S 69°04'28.02" W	7.50	17	1,777,376.29	722,258.10
SUPERFICIE = 26.25 m²						

CUADRO DE CONSTRUCCION - ESTRIBO 1						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				1	1,777,355.77	722,260.21
1	2	N 51°40'27.98" E	5.31	2	1,777,359.07	722,264.38
2	3	N 69°04'28.02" E	8.08	3	1,777,361.95	722,271.92
3	4	N 86°28'28.07" E	6.12	4	1,777,362.33	722,278.03
4	5	N 04°50'57.03" E	1.83	5	1,777,364.15	722,278.19
5	6	N 78°25'13.06" W	6.86	6	1,777,365.53	722,271.47
6	7	S 69°04'28.02" W	9.78	7	1,777,362.03	722,262.33
7	8	S 36°34'09.11" W	6.13	8	1,777,357.11	722,258.68
8	1	S 48°49'40.57" E	2.03	1	1,777,355.77	722,260.21
SUPERFICIE = 64.22 m²						

CUADRO DE CONSTRUCCION-SUPERESTRUCTURA						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				21	1,777,388.42	722,252.66
21	22	S 20°55'31.98" E	30.05	22	1,777,360.35	722,263.39
22	23	N 69°04'28.02" E	9.00	23	1,777,363.57	722,271.80
23	24	N 20°55'31.98" W	30.05	24	1,777,391.63	722,261.07
24	21	S 69°04'28.02" W	9.00	21	1,777,388.42	722,252.66
SUPERFICIE = 270.45 m2						

CUADRO DE CONSTRUCCION-ESTRIBO 2						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	C O O R D E N A D A S	
EST	PV				Y	X
				9	1,777,387.49	722,247.95
9	10	S 78°25'13.06" E	5.15	10	1,777,386.46	722,253.00
10	11	N 69°04'28.02" E	9.78	11	1,777,389.95	722,262.13
11	12	N 36°34'09.11" E	6.79	12	1,777,395.40	722,266.17
12	13	N 48°49'40.57" W	1.86	13	1,777,396.63	722,264.78
13	14	S 51°40'27.98" W	5.98	14	1,777,392.92	722,260.08
14	15	S 69°04'28.02" W	8.08	15	1,777,390.03	722,252.54
15	16	S 86°28'28.07" W	4.40	16	1,777,389.76	722,248.15
16	9	S 04°50'57.03" W	2.28	9	1,777,387.49	722,247.95
SUPERFICIE = 62.00 m2						

Tabla 1. Georreferencias en estribos y losa (ver Plano de zona federal)

II.1.6 Uso actual de suelo y/o cuerpos de agua en el sitio del proyecto y en sus colindancias.

Dentro del sistema ambiental el uso de suelo y/o vegetación con base en la serie VI de INEGI corresponde a la vegetación secundaria arbustiva de bosque de pino – encino. Sin embargo una vez en el sitio del proyecto se observó vegetación: correspondiente a Zona de potreros y bosque de galería.

La siguiente imagen se observa lo encontrado en la base de INEGI.

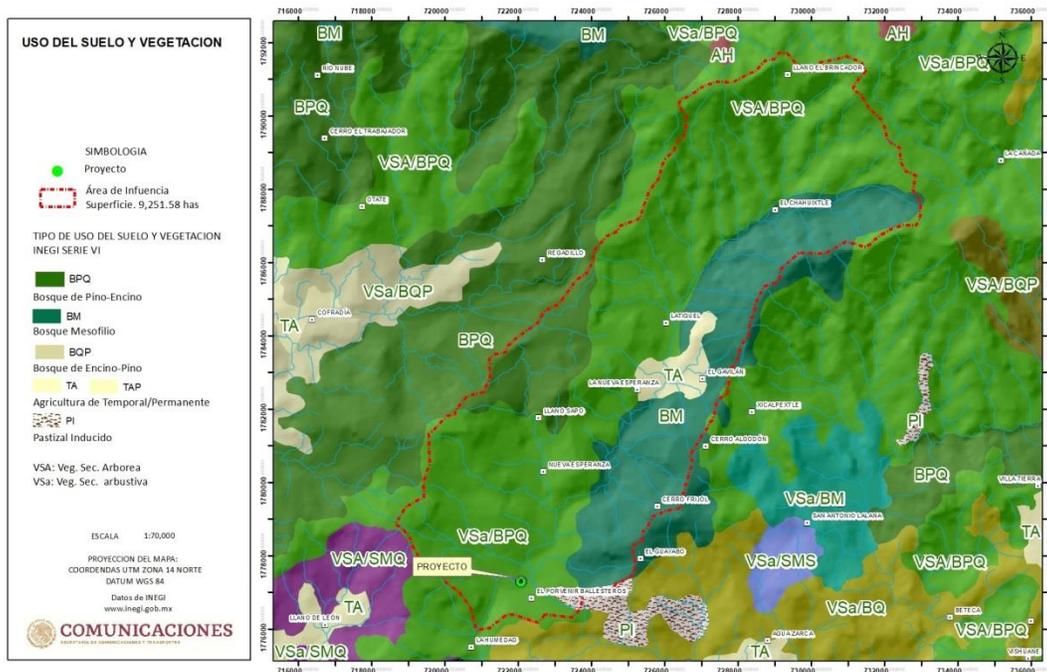


Figura 1.8 El uso de suelo del área del proyecto es Vegetación secundaria arbustiva de bosque de pino



II.1.7 Urbanización del área y descripción de servicios requeridos.

Debido a la cercanía de las poblaciones se cuentan con los servicios básicos por lo tanto no habrá necesidad de urbanizar el área, además se tiene contemplado contratar personal de la región. Para este proyecto solo se habilitará un área de maniobras, el servicio de sanitarios lo proporcionará la comunidad del Porvenir Ballesteros.

La superficie para el área de maniobras equivale a: 1,606 m² y el centro de dicha superficie se ubica en las coordenadas: 722221.61 m E y 1777367.95 m N



Ubicación del Patio de maniobras, respecto al puente proyectado.

El cual cuenta con las siguientes características:

1. Accesos
2. Dimensión adecuada para realizar maniobras
3. Planta generadora de energía eléctrica (soldar barandales)
4. Área de disposición de basura con contenedores indicando los tipos de desecho a depositar en cada uno.
5. Zona estacionamiento (mientras estén operando)
6. Colocación de señalamiento de protección de obras
7. Colocación de baños móviles
8. Almacén de equipo de seguridad (trabajadores)

El área de maniobras y servicios no fungirá como campamento debido a la cercanía de las poblaciones. Sin embargo, sí fungirá como almacenes o bodegas de las piezas a montar, taller de maquinaria y equipo, de resguardo temporal de residuos y sitio de preparación.

Bancos

No se contempla la apertura de nuevos bancos de préstamo. Todo el material se pretende comprar.

II.2 Programa general de trabajo

El tiempo de construcción del puente vehicular corresponde a 14 meses.

Etapas de construcción		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Preparación de Sitio	Colocación de Señalamiento y protección de obra	X													
	trazo y nivelación	X													
	desmante y despalme	X													
	habilitación de área de maniobras	X													
Construcción	Subestructura		X	X	X										
	construcción de Zapata de estribos		X	X											
	Construcción de estribos				x	x									
	Construcción de accesos			X	X										
	Construcción de pila central				X	X	X								
	Construcción de Superestructura					X	X	X	X			X			
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado.													X	X
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas.				X	X	X	X	X			X	X	X	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defesas metálicas y lavadero)														X
	Abandono	Deshabilitar área de maniobras													

II.3. Descripción de las actividades

II.3.1 Preparación del sitio

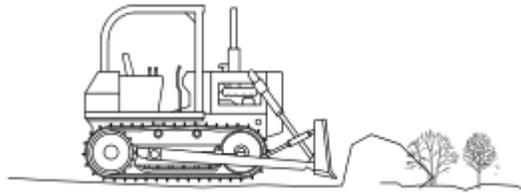
Adaptación del patio de servicios

Antes de iniciar cualquier trabajo deberán ser colocados todos los elementos y dispositivos requeridos del señalamiento de protección de obra.



Ejemplo de la señalización

Limpieza y despalme del terreno natural



Ejemplo de la limpieza del terreno

Nivelación del terreno natural para maniobras y equipos

Construcción de la bodega en obra

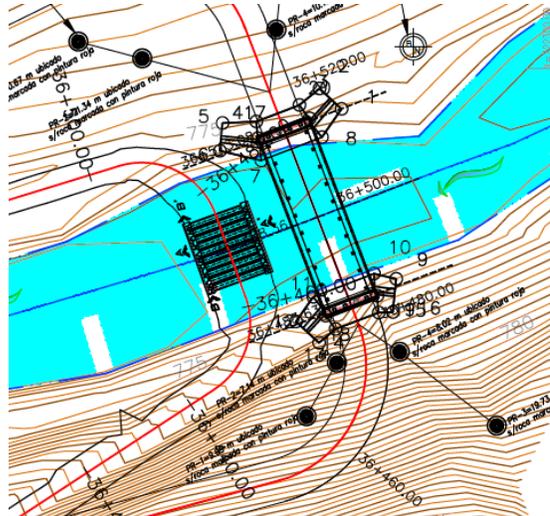
Construcción de la bodega con láminas; las láminas son rehusadas de otras obras, la estas bodega servirá para almacenar materiales de construcción que pudieran estar expuestos a la intemperie, equipo y herramienta menor.

Adecuación de obra de desvío; esta obra se propone dentro de la preparación del sitio y la realización de esta depende del constructor y el promovente; es importante recordar que el paso de vehículos sobre el cauce siempre ha existido; sin las adecuaciones correspondientes; como son la adecuación de tubos de lámina corrugada de 1.2 metros de diámetro.

Ejemplo: Durante la noche las barreras se delimitan con dispositivos luminosos, se instalaran señalamientos informativos de destino, durante la ejecución de las obras y hasta que estas le sean recibidas, el contratista estará obligado a disponer de las señales necesarias para proporcionar seguridad a los usuarios, peatones y trabajadores.

Los dispositivos deberán ser colocados antes de iniciar cualquier trabajo y se retiraran inmediatamente después de haber terminado la obra.

En la siguiente imagen se observa el área de desvío.



Obra de desvío.

(Ver apartado de anexos se presenta fotografía y coordenadas UTM impresas y digital).

Nota importante:

Para el caso de los aceites quemados que se utiliza para las cimbras se mantendrán en recipientes cerrados para evitar que se derrame.

El rendimiento del aceite quemado es aproximadamente de 1 litro por cada 10 metros cuadrados de cimbra las letrinas serán móviles las cuales para mantenimiento de los baños y tratamiento de los desechos humanos será responsabilidad de la empresa que rente los baños.



Construcción de la bodega

Formando parte de trabajos preliminares; colocando mediante equipo topográfico los ejes de las zona de trabajo; así como los niveles de desplante: Nota: Estos

Trabajos se recomienda que se realicen en época de estiaje. En esta proceso se nivela el terreno para la construcción de taludes.

II.3.2 Etapa de Construcción

Construcción de apoyos (pila)

Excavación en agua para la construcción en zona de pila hasta llegar al nivel de desplante de acuerdo a lo indicado en los planos del proyecto, esta actividad consiste en el habilitado y armado de acero para zapata y cuerpo de la pila, colado de concreto en zonas de zapata y construcción de cuerpo, una vez alcanzada la resistencia de diseño de concreto se retirara la cimbra, posteriormente se llevara a cabo el habilitado y armado de acero para el cabezal de la pila, colado de concreto en zonas de construcción del cabezal de la pila, una vez alcanzada la resistencia es retirada la cimbra.

Construcción de estribos

Se coloca mediante equipo topográfico los ejes de apoyo de los estribos, para marcar las zonas donde se comenzara a escavar (actividad que se recomienda realizar en época de estiaje) siguiendo la excavación en estribos hasta llegar al nivel de desplante de acuerdo a lo indicado en los planos del proyecto; seguido de la nivelación del terreno para la construcción de la cimentación; habilitando y llevando acabo el armado de acero para la zapata y cuerpo del estribo.

Siguiendo con el colado de concreto en zonas de construcción de zapata y cuerpo; una vez alcanzada la resistencia a compresión de diseño de concreto se retirara la cimbra realizando el relleno y la compactación en zona posterior de estribos.

Construcción de coronas, mensulas y muros

En esta etapa se realiza limpieza de apoyo en cuerpo de estribos, armado de corona, muro de respaldo, mensula, bancos de apoyo y topes sísmicos, armado y habilitado de cimbra, aplicando un aditivo para lograr una correcta adhesión entre el concreto existente y el concreto nuevo.

Seguido del colar y vibrar el concreto de las coronas y muro de respaldo, posteriormente los bancos de apoyo y topes sísmicos. Una vez alcanzada la resistencia la compresión de diseño se retira la cimbra.

Construcción de Talud y adecuación de accesos:

Colocación de terraplén, material de dren, compactación y afinamiento de capa de rodadura.

Construcción de traveses postensados:

La fabricación de traveses se realizara en un patio cercano a la obra, realizando esta actividad simultáneamente con los trabajos de construcción de subestructura.

Dicha actividad consiste en el habilitado y armado de cimbra, habilitado y armado del acero de refuerzo de las traveses, se colocan ductos y anclajes para los

cables de presfuerzo de las trabes, colado y vibrado del concreto de las trabes dejando las preparaciones para cajas de tensado, instalación y tensado de cables de presfuerzo una vez alcanzada la resistencia a la compresión indicada en planos, así como el sellado de cajas de anclaje.

Montaje de trabes:

Limpieza en zona de coronas de estribos, se colocan los apoyos de neopreno y montaje de trabes prefabricadas ASSHTO TIPO VI.

Construcción de losas y diafragmas

En esta etapa se habilitan andamios, pasarelas y cualquier otro dispositivo o equipo que permita el acceso a las zonas en donde se va a trabajar; una vez que se haya colocado la trabe; se escarifica el área de contacto en zona de diafragmas, posteriormente se realizan las perforaciones correspondientes en las trabes AASHTO para el paso de los cables para el presfuerzo, habilitado y armado del acero de refuerzo para diafragmas en zonas de ampliación, instalación de ductos y anclajes para cables de presfuerzo de diafragmas además de las preparaciones para la colocación del presfuerzo, habilitado y armado del acero para diafragma y losa, habilitado y armado del acero de refuerzo de la ampliación de losa dejando las preparaciones para la guarnición, banqueteta y remates, también se deben de dejar las reservaciones para la junta de calzada y los drenes, se aplicara un aditivo para unir el concreto.

Realizar el colado moliticamente entre diafragmas y losa dándole a esta las pendientes correspondientes, dejar las preparaciones para cajas de tensado, se retira la cimbra, alcanzara la resistencia del concreto en la losa colocar y tensar los cables de presfuerzo de los diafragmas, corte de toron excedente (puntas) y posteriormente sellado de las cajas de los anclajes.

Construcción de guarniciones, parapetos y banqueteta.

Habilitado y armado de acero de refuerzo de las guarniciones banquetetas y remates de parapetos, posteriormente se colocan y se nivela las anclas que quedaran ahocadas y las placas para la colocación del parapeto metálico.

En esta etapa se cimbra y se procede a colar las guarniciones, banquetetas y remates, una vez que el concreto de los elementos anteriores tengan la resistencia requerida se colocara el parapeto metálico, armado y habilitado de las pilastras y los tubos del parapeto, después del colado todo el parapeto metálico se le aplicara una capa de pintura anticorrosiva y otra capa final de pintura de aceite color amarillo semáforo, suministro y colocación de la capa de desgaste.

Obras complementarias:

Colocación de defensa metálica, construcción de lavaderos, pintura y pilastra.

Trabajos finales:

Colocación de señalamiento definitivo horizontal y vertical, limpieza general del puente u de la obra, una vez terminada se retirara el señalamiento preventivo, y se apertura totalmente el puente vehicular.

(En el apartado de anexos se detalla plano de construcción)

II.4. Etapa de operación y mantenimiento

El procedimiento constructivo descrito en este apartado es explicado de forma general para tener una idea global del proceso de construcción para el puente vehicular. Los diagramas mostrados en cada etapa de las diferentes descripciones son meramente para dar una idea del equipo y de las herramientas que se pudiera ocupar durante la etapa de construcción. Los dibujos están hechos sin escala, las acotaciones son en centímetros, excepto en los que se indique otra unidad. Antes de empezar los trabajos, el contratista deberá verificar y complementar todos los niveles, cotas y dimensiones. El contratista debe consultar al proyectista para todo cambio al respecto. El sistema de plataforma de trabajo, sepa propuesto por el contratista y deberá ser autorizado por la dependencia. Los obreros que laboraran en la obra deberán tener la vestimenta adecuada, equipo de protección y chalecos fluorescentes para que sean fáciles de identificar durante cualquier etapa de la obra. En obra se deberán tener un botiquín de primeros auxilios en caso de lesiones leves.

II.5 Otros insumos

En la siguiente tabla se presentan los insumos utilizados en las diferentes etapas del proyecto:

No se utilizaran ni almacenarán otros insumos en esta etapa que generen algún problema ambiental.

II.6. Sustancias peligrosas

A continuación se listan las sustancias peligrosas a utilizar durante todo el proceso constructivo:

- Desmoldante
- Membranas de curado para concreto
- Grasas y aceites
- Diésel y gasolina

Por el tipo de actividades que se llevarán a cabo, es común utilizar sustancias peligrosas derivados tanto de las actividades de construcción. Por tal motivo, se deberán cumplir con las disposiciones de las leyes en materia ambiental

principalmente del Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Residuos Peligrosos (RLGEEPARP) y las normas que de ella se derivan. La generación de residuos peligrosos, dentro de estos se encuentran principalmente los desechos del mantenimiento de las unidades automotoras, los cuales se encontrarán principalmente en los talleres de mantenimiento y consisten en los residuos peligrosos indicados en la siguiente tabla, de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana NOM-052-SEMARNAT-2005, que establece las características de los residuos peligrosos, el listado de los mismos y los límites que hacen a un residuos peligroso por su toxicidad al ambiente.

El manejo de residuos será llevado a cabo por empresas previamente autorizadas por SEMARNAT, a través de trabajadores capacitados para el manejo y transporte de dichos residuos, quienes deberán cumplir con el equipo de seguridad acorde con el tipo de desechos que maneje y cumplir con la documentación necesaria para el registro de recolección, la cual quedará inscrita en la Bitácora de Generación de residuos peligrosos.

Durante el intervalo de tiempo entre una y otra recolección se contará con un área de almacenamiento temporal, la cual estará destinada para la recepción de residuos peligrosos incompatibles y cumplirá con las siguientes indicaciones, de acuerdo a las NOM-053-SEMARNAT-1993 que establecen los requisitos para el diseño y construcción de las obras complementarias de un confinamiento controlado de residuos peligrosos y NOM-054-SEMARNAT-1993 que establece el procedimiento para determinar la incompatibilidad entre dos o más residuos considerados como peligrosos por la NOM-052-SEMARNAT-2005.

Las sustancias y los residuos peligrosos se dispondrán en un almacén que contará con señalamientos en donde se indique el tipo de desecho debido a que no se deberán juntar desechos incompatibles.

II.7 Descripción de obras asociadas al proyecto

No se tienen contempladas obras asociadas.

II.8 Etapa de abandono del sitio

Debido a que se trata de un proyecto de tipo vial no se tiene previsto un abandono del sitio.

En el caso del área de maniobras, se deberá deshabilitar, dejando en las condiciones originales, por lo que es importante mencionar que se propone predios de particulares que están dispuestos a rentar sus predios y poder contar con una zona para habilitar el puente.

II.9.Utilización de explosivos

No se contempla el uso de explosivos.

II.10 Generación, manejo y disposición de residuos sólidos, líquidos y emisiones a la atmósfera

Residuos sólidos

Los residuos generados durante las etapas de preparación del sitio y construcción son de tipo no peligrosos de acuerdo a la normatividad oficial vigente. A continuación se describen los principales:

- Bolsas de papel utilizadas como embalaje de cemento y cal,
- Material de cortes (se tiene contemplado compensar corte con terraplenes).
- Envases y empaques diversos de cartón y plásticos.
- Basura común derivada del consumo de alimentos y bebidas por el personal de la obra.

Este tipo de residuos deberán de ser manejados como residuos sólidos municipales, por lo que se dispondrán de acuerdo a lo autorizado por el municipio.

Aguas residuales

Se producirán aguas de tipo sanitario por el uso de sanitarios móviles. La empresa que sea contratada para el mantenimiento a dichos dispositivos sanitarios, deberá transportar y vaciar el contenido de las letrinas en la red de drenaje municipal.

Emisiones atmosféricas

En este caso se tendrán humos y gases derivados del funcionamiento de la maquinaria pesada (dos grúas, dos volteos) y de los vehículos transportistas. También durante la construcción habrá ruido generado por la maquinaria pesada. Los niveles de ruido se estiman en 99 dB considerando la mayor parte de la maquinaria funcionando en forma conjunta.

Para ello se considera que la arrendadora cuente con maquinaria y equipo en condiciones óptimas.

II.11 Infraestructura para el manejo y la disposición adecuada de los residuos.

Para los residuos sólidos se colocarán botes metálicos con tapa, además en caso de que se generen residuos voluminosos serán llevados directamente en camión de volteo mismo que deberá estar cubierto debidamente por una lona y llevados al lugar que indique el Municipio.

III. Vinculación con los ordenamientos jurídicos aplicables en materia ambiental y en su caso, con la regulación del uso del suelo

En este capítulo se establece la congruencia del proyecto con las pautas y estrategias de los diferentes instrumentos normativos y de planeación vigentes que aplican en el área. Se emplean fuentes de información de los ámbitos, federal, estatal y municipal que tienen incidencia en el área de estudio del proyecto. El objetivo central de este análisis es el de conocer y cumplir lineamientos que deberán ser observados para la ejecución del proyecto asegurando que no exista interferencia con algún otro plan, programa o proyecto. Partiendo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Leyes, Reglamentos, normas y UGAS, por lo que una vez revisados y analizados el proyecto no contraviene ninguno de los antes mencionados.

III.1. Información sectorial

En este capítulo se establece la congruencia del proyecto con las pautas y estrategias de los diferentes instrumentos normativos y de planeación vigentes que aplican en el área. Se emplean fuentes de información de los ámbitos, federal, estatal y municipal que tienen incidencia en el área de estudio del proyecto. El objetivo central de este análisis es el de conocer y cumplir lineamientos que deberán ser observados para la ejecución del proyecto asegurando que no exista interferencia con algún otro plan, programa o proyecto.

En el siguiente cuadro se presenta la congruencia con los lineamientos aplicables al proyecto.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS		
<p>ARTÍCULO 2°. Establece que para abatir las carencias y rezagos que afectan a los pueblos y comunidades indígenas, las autoridades, tienen la obligación de extender la red de comunicaciones que permita la integración de las comunidades, mediante la construcción y ampliación de vías de comunicación.</p> <p>ARTÍCULO 4o. En su párrafo quinto señala que "Toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y</p>	<p>Aplica</p>	<p>Se presenta validación técnica del proyecto, así como la presentación de estudios en materia ambiental evaluando la factibilidad del mismo, proponiendo medidas que atenúen los efectos negativos al ambiente.</p> <p>La construcción proyectada se brindará una mejor calidad de vida para los habitantes de las localidades involucradas en el proyecto y se medirán y mitigaran los posibles impactos generados al medio.</p>

<p>bienestar". De tal forma que con el presente proyecto se estará dando cumplimiento a lo establecido por nuestra carta magna, ya que con la construcción proyectada se brindará una mejor calidad de vida para los habitantes de las localidades involucradas en el proyecto y se medirán y mitigaran los posibles impactos generados al medio ambiente.</p> <p>ARTÍCULO 26. Señala que habrá un Plan Nacional de Desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal, con respeto al ambiente y en el caso de afectaciones con las medidas de mitigación propuestas, el cual se mencionó anteriormente.</p> <p>ARTÍCULO 27. Constitucional en su fracción VII, establece que la Ley, considerando el respeto y fortalecimiento de la vida comunitaria de los ejidos y comunidades, protegerá la tierra para el asentamiento humano y regulará el aprovechamiento de tierras, bosques y aguas de uso común y la provisión de acciones de fomento necesarias para elevar el nivel de vida de sus pobladores.</p>		
<p>LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y PROTECCIÓN AL AMBIENTE</p>		
<p>ARTÍCULO 1o.- La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que se refieren a la</p>	<p>Aplica</p>	<p>Elaboración del Manifiesto de impacto Ambiental en su modalidad particular, garantizando un proyecto viable donde toda persona tenga un medio sano pasa su</p>

<p>preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción. Sus disposiciones son de orden público e interés social y tienen por objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para I.- Garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar.</p>		<p>desarrollo, salud y bienestar.</p>
<p>SECCION V Evaluación del Impacto Ambiental, ARTÍCULO 28.- La evaluación del impacto ambiental es el procedimiento a través del cual la Secretaría establece las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente. Para ello, en los casos en que determine el Reglamento que al efecto se expida, quienes pretendan llevar a cabo alguno de las siguientes obras o actividades, requerirán previamente la autorización en materia de impacto ambiental de la Secretaría: del artículo 5 del Reglamento de la LGEEPA en materia de</p>	<p>Aplica</p>	<p>Se elabora la Manifestación de Impacto Ambiental en su mod. Particular, cumpliendo con el Reglamento en materia de Evaluación de Impacto Ambiental</p>

<p>Evaluación del Impacto Ambiental.</p> <p>B) VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN: Construcción de carreteras, autopistas, puentes o túneles federales vehiculares o ferroviarios; puertos, vías férreas, aeropuertos, helipuertos, aeródromos e infraestructura mayor para telecomunicaciones que afecten áreas naturales protegidas o con vegetación forestal, selvas, vegetación de zonas áridas, ecosistemas costeros o de humedales y cuerpos de agua nacionales.</p>		
<p>VII.- Cambios de uso del suelo de áreas forestales, así como en selvas y zonas áridas;</p>	<p>No Aplica</p>	<p>No abra remoción de vegetación,</p>
<p>ARTÍCULO 30.- Para obtener la autorización a que se refiere el artículo 28 de esta Ley, los interesados deberán presentar a la Secretaría una manifestación de impacto ambiental, la cual deberá contener, por lo menos, una descripción de los posibles efectos en el o los ecosistemas que pudieran ser afectados por la obra o actividad de que se trate, considerando el conjunto de los elementos que conforman dichos ecosistemas, así como las medidas preventivas, de mitigación y las demás necesarias para evitar y reducir al mínimo los efectos negativos sobre el ambiente.</p>	<p>Aplica</p>	<p>El promovente presenta ante la dependencia a su cargo la manifestación de impacto ambiental en su modalidad particular. Debidamente integrado, conforme lo marca el Reglamento en materia de Evaluación de Impacto Ambiental.</p>
<p>REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE EN MATERIA DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL</p>		

<p>CAPÍTULO II DE LAS OBRAS O ACTIVIDADES QUE REQUIEREN AUTORIZACIÓN EN MATERIA DE IMPACTO AMBIENTAL Y DE LAS EXCEPCIONES Artículo 5o.- Quienes pretendan llevar a cabo alguna de las siguientes obras o actividades, requerirán previamente la autorización de la Secretaría en materia de impacto ambiental:</p>	<p>APLICA</p>	<p>Se elabora estudio para ingreso ante la Secretaria.</p>
<p>B) VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN: Construcción de carreteras, autopistas, puentes.... Nota con relación a este punto se añade lo siguiente:</p>	<p>APLICA</p>	<p>Se elabora estudio para ingreso ante la Secretaria.</p>

Responsables de la Conservación de Puentes

La red carretera nacional, que se ha desarrollado de manera gradual a lo largo de varias décadas, comunica a casi todas las regiones y comunidades del país a través de más de 333 mil kilómetros de caminos de todos tipos.

Si bien la red carretera posee una importancia de primer orden para nuestro país, que se destaca en el mundo por su vocación caminera, tanto la vastedad del territorio nacional como las crónicas limitaciones presupuestales que ha padecido y otros factores inciden en una u otra medida en el hecho de que México posea una densidad carretera (es decir, la longitud de carreteras por kilómetro cuadrado de territorio) relativamente baja. Por su importancia y características, la red carretera mexicana se clasifica en: red federal, redes estatales, caminos rurales y brechas mejoradas.

Puentes Federales.

La red federal de carreteras es atendida en su totalidad por el gobierno federal. Registra la mayor parte de los desplazamientos de pasajeros y carga entre ciudades y canaliza los recorridos de largo itinerario, los relacionados con el comercio exterior y los producidos por los sectores más dinámicos de la economía nacional.

La atención de esta Red está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo referente a construcción, es la Dirección General de Carreteras (antes Dirección General de Carreteras Federales) la encargada de gestionar los proyectos y las obras nuevas de carreteras y puentes libres de peaje. Una vez concluidas las obras, se hace una entrega oficial de la infraestructura de las carreteras incluyendo sus puentes, a la Dirección General

de Conservación de Carreteras que será la encargada de incorporarlos a su inventario y programar la inspección y mantenimiento de los puentes y de la carretera en general.

Puentes Estatales.

Las redes estatales cumplen una función de gran relevancia para la comunicación regional, para enlazar las zonas de producción agrícola y ganadera y para asegurar la integración de extensas áreas en diversas regiones del país.

Estas redes están a cargo de los gobiernos de los estados y desafortunadamente, en su mayoría no se cuenta con un plan estratégico de inspección y mantenimiento de puentes.

El principal interés normalmente está centrado en la atención de los pavimentos; a los puentes se les da comúnmente atención secundaria.

Puentes Municipales.

Generalmente los gobiernos municipales se encargan de los caminos rurales y las brechas mejoradas, las cuales son vías modestas y en general no pavimentadas; su valor es más social que económico, pues proporcionan acceso a comunidades pequeñas que de otra manera estarían aisladas. Sin embargo, su efecto en las actividades y la calidad de vida de esas mismas comunidades es de gran trascendencia.

Fuente:

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/Manual_de_Conservaci%C3%B3n_de_Puentes/Manual_de_Conservacion_de_Puentes.pdf

El proyecto en cuestión entra dentro de una vía de comunicación ya que dicho proyecto se pretende construir con mezcla de recurso (Estatal, Municipal y Federal) por este hecho se encuentra dentro de lo mencionado en la Ley de Caminos, puentes y Autotransporte Federal como se menciona en los siguientes párrafos.

FUNDAMENTO LEGAL DE VIA DE COMUNICACIÓN

Adicional a esto de acuerdo a la definición descrita por la LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL encontrada en el siguiente link: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_250618.pdfseran.

V-Puentes:

- a) Nacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y
- b) Internacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas

divisoria internacional.

- V. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VI. Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación;
- VII. Servicio de autotransporte de carga: El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;
- VIII. Servicio de autotransporte de pasajeros: El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos;
- IX. Servicio de autotransporte de turismo: el que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés;
- X. Servicio de paquetería y mensajería: El porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;
- XI. Terminales: Las instalaciones auxiliares al servicio del autotransporte de pasajeros, en donde se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros, y tratándose de autotransporte de carga, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio; Tránsito: La circulación que se realice en las vías generales de comunicación; Fracción adicionada DOF 25-10-2005
- XII. Transporte privado: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro; Fracción recorrida DOF 25-10-2005. Reformada DOF 21-05-2013
- XIII. Vehículo: Medio de transporte motorizado, incluidos los medios o remolques que arrastren; y
- XIV. Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo. Fracción recorrida DOF 25-10-2005, 21-05-2013
- Artículo 3o.- Son parte de las vías generales de comunicación los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas. Artículo 4o.- A falta de disposición expresa en esta Ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales, se aplicarán: I. La Ley de Vías Generales de Comunicación; y II. Los códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia Común, y para toda la República en materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles.

Por otra parte la obra también puede ser catalogada como una vía de comunicación Estatal: file:///C:/Users/julia/Downloads/LEY-DE-CAMINOS-CARRETERAS-Y-PUENTES-PARA-EL-ESTADO-DE-OAXACA.pdf. De acuerdo a la Ley de Caminos Carreteras y Puentes, para el Estado de Oaxaca.

LEY DE CAMINOS, CARRETERAS Y PUENTES, PARA EL ESTADO DE OAXACA CAPITULO I

Artículo 2.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I.- Caminos y carreteras estatales:

- a) Los que enlacen poblaciones de cualquier categoría dentro del territorio del Estado;
- b) Los que entronquen con carreteras federales y/o estatales;

c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos bajo la responsabilidad del Estado; con financiamiento público de cualquier tipo, federal o municipal o mediante concesión estatal a particulares.

d) Los que siendo originalmente federales, por convenio o algún acto jurídico similar, sean entregados a la jurisdicción del Estado.

II. Puentes: Los construidos bajo la responsabilidad del Estado con recursos estatales, federales o financiamientos de cualquier tipo o mediante concesión o permiso a particulares o municipios en los caminos y carreteras estatales,

III. Tránsito: La circulación que se realice en las vías estatales de comunicación;

IV. Servicios Auxiliares: Aquellos necesarios para una mejor operación de la vía, como son: paradores estaciones de servicio, casetas de vigilancia;

V. C.A.O.: Al organismo público descentralizado denominado CAMINOS Y AEROPISTAS DE OAXACA; y

VI. Derecho de vía: La franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía estatal de comunicación. Artículo 3.- Son parte de las vías estatales de comunicación los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas.

Artículo 4.- Es de competencia administrativa estatal todo lo relacionado con los caminos, carreteras, puentes y tránsito en las vías estatales de comunicación.

Corresponden a C.A.O., sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Estatal las siguientes atribuciones:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, carreteras, puentes y servicios que se requiera para el uso de los mismos;

II. Construir y conservar directamente las carreteras y puentes;

III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación, terminación o prórroga en su caso;

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que las carreteras y puentes, así como los servicios auxiliares relacionados con los mismos, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes; Determinar, en el ámbito de su competencia, las características y especificaciones técnicas de las carreteras y puentes, que expedirá el Director General previo acuerdo de su órgano de gobierno; sin menoscabo de la normatividad federal aplicable;

Establecer, con apoyo de una Comisión técnica las bases generales de regulación tarifaria,

según lo disponga el Reglamento; Proponer al Ejecutivo del Estado, las cuotas que deban cobrarse por el uso de las vías de comunicación operadas por el Estado, para que, en su caso sean sometidas a la aprobación del Congreso del Estado en la Ley de Ingresos correspondiente.

V. Las demás que señalen otros instrumentos legales.

R) OBRAS Y ACTIVIDADES EN HUMEDALES, MANGLARES, LAGUNAS, RÍOS, LAGOS Y ESTEROS CONECTADOS CON EL MAR, ASÍ COMO EN SUS LITORALES O ZONAS FEDERALES: I. Cualquier	aplica	El puente es una obra civil.
---	--------	------------------------------

tipo de obra civil, con excepción de la construcción de viviendas unifamiliares para las comunidades asentadas en estos ecosistemas, y		
O) CAMBIOS DE USO DEL SUELO DE ÁREAS FORESTALES, ASÍ COMO EN SELVAS Y ZONAS ÁRIDAS: I. Cambio de uso del suelo para actividades agropecuarias, acuícolas, de desarrollo inmobiliario, de infraestructura urbana, de vías generales de comunicación o para el establecimiento de instalaciones comerciales, industriales o de servicios en predios con vegetación forestal, con excepción de la construcción de vivienda unifamiliar y del establecimiento de instalaciones comerciales o de servicios en predios menores a 1000 metros cuadrados, cuando su construcción no implique el derribo de arbolado en una superficie mayor a 500 metros cuadrados, o la eliminación o fragmentación del hábitat de ejemplares de flora o fauna sujetos a un régimen de protección especial de conformidad con las normas oficiales mexicanas y otros instrumentos jurídicos aplicables;	No Aplica	No Aplica
S) OBRAS EN ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS:	No Aplica	El área de influencia del proyecto, ni el SA no se encuentra dentro del proyecto.

Donde se observa que dentro del sistema ambiental se encuentra la Región Terrestre Prioritaria 127 - El Tlacuache-. Se trata de un área de bosques

templados con aprovechamiento forestal importante y sobresale la gran diversidad de coníferas y encinos.

La siguiente imagen muestra que esta región se encuentra dentro de nuestra área de influencia.

REGLAMENTO EN MATERIA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL		
CAPÍTULO III DEL PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL Artículo 9o	Aplica	El promovente presenta El Estudio de Impacto Ambiental en su modalidad particular (Presenta)
Artículo 10.- Las manifestaciones de impacto ambiental deberán presentarse en las siguientes modalidades: I. Regional, o II. Particular	Aplica	El promovente presenta El Estudio de Impacto Ambiental en su modalidad particular
Artículo 11.- Las manifestaciones de impacto ambiental se presentarán en la modalidad regional cuando se trate de: I. Parques industriales y acuícolas, granjas acuícolas de más de 500 hectáreas, carreteras y vías férreas, proyectos de generación de energía nuclear, presas y, en general, proyectos que alteren las cuencas hidrológicas; II. Un conjunto de obras o actividades que se encuentren incluidas en un plan o programa parcial de desarrollo urbano o de ordenamiento ecológico que sea sometido a consideración de la Secretaría en los términos previstos por el artículo 22 de este reglamento; III. Un conjunto de proyectos de obras y actividades que pretendan realizarse en una región ecológica determinada, y IV. Proyectos que pretendan desarrollarse en sitios en los que por su interacción con los	No aplica	No es una vía general de comunicación.

<p>diferentes componentes ambientales regionales, se prevean impactos acumulativos, sinérgicos o residuales que pudieran ocasionar la destrucción, el aislamiento o la fragmentación de los ecosistemas. En los demás casos, la manifestación deberá presentarse en la modalidad particular</p>		
<p>Artículo 12.- La manifestación de impacto ambiental, en su modalidad particular, deberá contener la siguiente información: I. Datos generales del proyecto, del promovente y del responsable del estudio de impacto ambiental; II. Descripción del proyecto; III. Vinculación con los ordenamientos jurídicos aplicables en materia ambiental y, en su caso, con la regulación sobre uso del suelo; IV. Descripción del sistema ambiental y señalamiento de la problemática ambiental detectada en el área de influencia del proyecto; V. Identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales; VI. Medidas preventivas y de mitigación de los impactos ambientales; VII. Pronósticos ambientales y, en su caso, evaluación de alternativas, y VIII. Identificación de los instrumentos metodológicos y elementos técnicos que sustentan la información señalada en las fracciones anteriores.</p>		<p>EL presente estudio presenta lo señalado en este artículo.</p>
<p>Artículo 17.- El promovente deberá presentar a la Secretaría la solicitud de autorización en materia de impacto ambiental, anexando:</p>	<p>Aplica</p>	<p>Se presenta</p>

<p>I. La manifestación de impacto ambiental; II. Un resumen del contenido de la manifestación de impacto ambiental, presentado en disquete, y III. Una copia sellada de la constancia del pago de derechos correspondientes.</p>		
<p>CAPÍTULO V DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL Artículo 35.- Los informes preventivos, las manifestaciones de impacto ambiental y los estudios de riesgo podrán ser elaborados por los interesados o por cualquier persona física o moral.</p>	<p>Aplica</p>	
<p>Artículo 36.- Quienes elaboren los estudios deberán observar lo establecido en la Ley, este reglamento, las normas oficiales mexicanas y los demás ordenamientos legales y reglamentarios aplicables. Asimismo, declararán, bajo protesta de decir verdad, que los resultados se obtuvieron a través de la aplicación de las mejores técnicas y metodologías comúnmente utilizadas por la comunidad científica del país y del uso de la mayor información disponible, y que las medidas de prevención y mitigación sugeridas son las más efectivas para atenuar los impactos ambientales. La responsabilidad respecto del contenido del documento corresponderá al prestador de servicios o, en su caso, a quien lo suscriba. Si se comprueba que en la elaboración de los documentos en cuestión la información es</p>	<p>Aplica</p>	<p>Se presenta dentro de MIA – PARTICULAR</p>

<p>falsa, el responsable será sancionado de conformidad con el Capítulo IV del Título Sexto de la Ley, sin perjuicio de las sanciones que resulten de la aplicación de otras disposiciones jurídicas relacionadas.</p>		
<p>CAPÍTULO VI DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y DEL DERECHO A LA INFORMACIÓN</p> <p>Artículo 41.- La Secretaría, dentro de los cinco días siguientes a la presentación de la solicitud, notificará al interesado su determinación de dar o no inicio a la consulta pública. Cuando la Secretaría decida llevar a cabo una consulta pública, deberá hacerlo conforme a las bases que a continuación se mencionan: I. El día siguiente a aquel en que resuelva iniciar la consulta pública, notificará al promovente que deberá publicar, en un término no mayor de cinco días contados a partir de que surta efectos la notificación, un extracto de la obra o actividad en un periódico de amplia circulación en la entidad federativa donde se pretenda llevar a cabo; de no hacerlo, el plazo que restare para concluir el procedimiento quedará suspendido. La Secretaría podrá, en todo caso, declarar la caducidad en los términos del artículo 60 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. El extracto del proyecto de la obra o actividad contendrá, por lo menos, la siguiente información:</p> <p>a) Nombre de la persona física o moral responsable del</p>	<p>Aplica</p>	<p>Se pretende realizar la publicación.</p>

<p>proyecto; b) Breve descripción de la obra o actividad de que se trate, indicando los elementos que la integran; c) Ubicación del lugar en el que la obra o actividad se pretenda ejecutar, indicando el Estado y Municipio y haciendo referencia a los ecosistemas existentes y su condición al momento de realizar el estudio, y d) Indicación de los principales efectos ambientales que puede generar la obra o actividad y las medidas de mitigación y reparación que se proponen;</p>		
<p>Artículo 42.- El promovente deberá remitir a la Secretaría la página del diario o periódico donde se hubiere realizado la publicación del extracto del proyecto, para que sea incorporada al expediente respectivo.</p>	<p>Aplica</p>	<p>Se presentará en el CIS - Oaxaca</p>
<p>LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE</p>		
<p>Ley General de Vida Silvestre: Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 2000. TEXTO VIGENTE. Última reforma publicada DOF 19-01-2018 [recurso electrónico]</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aunque no se registraron especies en la NOM-059-SEMARNAT-2010 dentro del área de influencia.</p>
<p>Ley general de desarrollo forestal sustentable.</p>		
<p>Capítulo II Del Fondo Forestal Mexicano Artículo 139. El Fondo Forestal Mexicano será el instrumento para promover la conservación, incremento, aprovechamiento sustentable y restauración de los recursos forestales y sus recursos asociados, facilitando el acceso a los servicios financieros en el mercado, impulsando proyectos que contribuyan a la integración y competitividad de la cadena productiva y desarrollando los mecanismos de cobro y pago</p>	<p>No Aplica</p>	<p>No abra pagos al fondo forestal, debido a que no abra derribo de vegetación forestal.</p>

<p>de bienes y servicios ambientales. Para garantizar un manejo más eficiente de los recursos del Fondo, se podrán utilizar los servicios de la banca privada.</p>		
<p>LEY GENERAL DE DESARROLLO FORESTAL SUSTENTABLE</p> <p>Tiene el objeto de regular y fomentar la conservación, protección, restauración, producción, ordenación, cultivo, manejo y aprovechamiento de los ecosistemas forestales del país y sus recursos.</p> <p>ARTICULO 3. II. Regular la protección, conservación y restauración de los ecosistemas y recursos forestales, así como la ordenación y el manejo forestal;</p> <p>ARTICULO 24, fracción VIII, que establece que la Federación, a través de la Secretaría y de la Comisión Nacional Forestal (CONAFOR), podrá suscribir convenios o acuerdos de coordinación, con el objeto de que los gobiernos de los estados y los municipios asuman la función de autorizar el cambio de uso del suelo de los terrenos de uso forestal.</p> <p>ARTICULO 34, fracciones II y XV mencionan que son criterios obligatorios de política forestal de carácter económico, el desarrollo de infraestructura y que la realización de las obras o actividades públicas o privadas que por ellas mismas</p>	<p>No Aplica</p>	<p>No abra remoción de vegetación forestal.</p>

<p>puedan provocar deterioro severo de los recursos forestales, debe incluir acciones equivalentes de regeneración, restauración y restablecimiento de los mismos.</p> <p>ARTICULO 117, la Secretaría solo podrá autorizar el cambio de uso del suelo en terrenos forestales previa opinión técnica de los miembros del consejo estatal forestal de que se trate y con base en los estudios técnicos justificativos que demuestren que no se compromete la biodiversidad, ni se provocará la erosión de los suelos, el deterioro de la calidad del agua o la disminución en su captación; y que los usos alternativos del suelo que se propongan sean más productivos a largo plazo. Estos estudios se deberán considerar en conjunto y no de manera aislada.</p>		
<p>LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE</p>		
<p>LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE La Ley General de Vida Silvestre (LGVS) tiene como fin la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat en el territorio nacional y en las zonas donde la Nación ejerce su jurisdicción. Con relación al proyecto que se evalúa, esta Ley dispone lo siguiente:</p> <p>TÍTULO V DISPOSICIONES COMUNES PARA LA CONSERVACIÓN Y EL APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE DE LA VIDA SILVESTRE CAPÍTULO I DISPOSICIONES</p>	<p>El proyecto se encuentra dentro de zona urbana y vegetación secundaria.</p>	<p>Se presentan medidas preventivas enfocadas en estos elementos</p>

<p>PRELIMINARES</p> <p>ARTÍCULO 19. Las autoridades que, en el ejercicio de sus atribuciones, deban intervenir en las actividades relacionadas con la utilización del suelo, agua y demás recursos naturales con fines agrícolas, ganaderos, piscícolas, forestales y otros, observarán las disposiciones de esta Ley y las que de ella se deriven, y adoptarán las medidas que sean necesarias para que dichas actividades se lleven a cabo de modo que se eviten, prevengan, reparen, compensen o minimicen los efectos negativos de las mismas sobre la vida silvestre y su hábitat.</p> <p>Se consideran medidas de mitigación en el Capítulo VI, que pretenden minimizar los efectos negativos de la obra y su propia operación sobre el desarrollo de la vida Silvestre y su hábitat.</p> <p>CAPÍTULO VI TRATO DIGNO Y RESPETUOSO A LA FAUNA SILVESTRE ARTÍCULO 29. Los Municipios, las Entidades Federativas y la Federación, adoptarán las medidas de trato digno y respetuoso para evitar o disminuir la tensión, sufrimiento, traumatismo y dolor que se pudiera ocasionar a los ejemplares de fauna silvestre durante su aprovechamiento, traslado, exhibición, cuarentena, entrenamiento, comercialización y sacrificio.</p> <p>ARTÍCULO 31. Cuando se realice traslado de ejemplares vivos de fauna silvestre, éste</p>		
--	--	--

<p>se deberá efectuar bajo condiciones que eviten o disminuyan la tensión, sufrimiento, traumatismo y dolor, teniendo en cuenta sus características.</p> <p>TÍTULO VI CONSERVACIÓN DE LA VIDA SILVESTRE CAPÍTULO I ESPECIES Y POBLACIONES EN RIESGO Y PRIORITARIAS PARA LA CONSERVACIÓN</p> <p>ARTÍCULO 58. Entre las especies y poblaciones en riesgo estarán comprendidas las que se identifiquen como:</p> <p>a) En peligro de extinción, aquellas cuyas áreas de distribución o tamaño de sus poblaciones en el territorio nacional han disminuido drásticamente poniendo en riesgo su viabilidad biológica en todo su hábitat natural, debido a factores tales como la destrucción o modificación drástica del hábitat, aprovechamiento no sustentable, enfermedades o depredación, entre otros.</p> <p>b) Amenazadas, aquellas que podrían llegar a encontrarse en peligro de desaparecer a corto o mediano plazos, si siguen operando los factores que inciden negativamente en su viabilidad, al ocasionar el deterioro o modificación de su hábitat o disminuir directamente el tamaño de sus poblaciones.</p> <p>c) Sujetas a protección especial, aquellas que podrían llegar a encontrarse amenazadas por factores que inciden negativamente en su</p>		
--	--	--

<p>viabilidad, por lo que se determina la necesidad de propiciar su recuperación y conservación o la recuperación y conservación de poblaciones de especies asociadas.</p> <p>REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE TÍTULO TERCERO DISPOSICIONES COMUNES PARA LA CONSERVACIÓN EL APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE DE LA VIDA SILVESTRE CAPÍTULO PRIMERO</p> <p>Procedimiento en General</p> <p>ARTÍCULO 12. Las personas que pretendan realizar cualquier actividad relacionada con hábitat, especies, partes o derivados de vida silvestre y que conforme a la Ley requieran licencia, permiso o autorización de la Secretaría.</p> <p>En el área donde se llevará a cabo se proponen medidas enfocadas a la conservación de flora y fauna.</p>		
<p>LEY DE AGUAS NACIONALES</p>		
<p>LEY DE AGUAS NACIONALES La Ley de Aguas Nacionales es reglamentaria del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de aguas nacionales; es de observancia general en todo el territorio nacional, sus disposiciones son de orden público e interés social, y tiene por objeto regular la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, su distribución y</p>	<p>Aplica</p>	<p>En lo que respecta a este punto el agua utilizada en la obra será a través de la compra de pipas de agua cruda, así mismo en el apartado II, todas las especificaciones solicitadas por CONAGUA, para el diseño y construcción del puente, delimitación de zona federal, es de acuerdo a la normatividad señalada por CONAGUA.</p>

<p>control, así como la preservación de su cantidad y calidad para lograr su desarrollo integral sustentable (Art. 1). Con relación al proyecto que se evalúa, establece las siguientes disposiciones:</p> <p>ARTÍCULO 3. Para los efectos de esta ley se entenderá por:</p> <p>XI.- "Cauce de una corriente": El cauce natural o artificial que tiene la capacidad necesaria para que las aguas de la creciente máxima ordinaria escurran sin derramarse; cuando las corrientes estén sujetas a desbordamiento, se considera como cauce el canal natural, mientras no se construyan obras de encauzamiento; en los orígenes de cualquier corriente, se considera como cauce propiamente definido, cuando el escurrimiento se concentre hacia una depresión topográfica y éste forme una cárcava y canal, como resultado de la acción del agua fluyendo sobre el terreno. Para fines de aplicación se dará cumplimiento mediante la verificación de emisiones para camiones ligeros, medianos y pesados, que se utilicen en las diferentes etapas del proyecto a presente Ley, la magnitud de dicha cárcava o cauce incipiente deberá ser de cuando menos de 2.0 m de ancho por 0.75 m de profundidad.</p> <p>XX.- "Delimitación de cauce y zona federal": Trabajos y estudios topográficos</p>		<p>En lo que respecta a material como arena o grava, en caso de ser necesario el promovente deberá de adquirirlo de bancos autorizados.</p>
---	--	---

<p>batimétricos, fotogramétricos, hidrológicos e hidráulicos, necesarios para la determinación de los límites del cauce y de la zona federal;</p> <p>XXI.- “Desarrollo sustentable”: En materia de recursos hídricos, es el proceso evaluable mediante criterios e indicadores de carácter hídrico, económico, social y ambiental, que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se fundamenta en las medidas necesarias para la preservación del equilibrio hidrológico, el aprovechamiento y protección de los recursos hídricos, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de agua de las generaciones futuras;</p> <p>XXVII.- “Explotación”: Aplicación del agua en actividades encaminadas a extraer elementos químicos u orgánicos disueltos en la misma, después de las cuales es retornada a su fuente original sin consumo significativo;</p> <p>XXVIII.- “Gestión del agua”: Proceso sustentado en el conjunto de principios, políticas, actos, recursos, instrumentos, normas formales y bienes, recursos, derechos, atribuciones y responsabilidades, mediante el cual coordinadamente el Estado, los usuarios del agua y las organizaciones de la sociedad, promueven e instrumentan para lograr el desarrollo sustentable en</p>		
--	--	--

<p>beneficio de los seres humanos y su medio social, económico y ambiental,</p> <p>(1) el control y manejo del agua y las cuencas hidrológicas, incluyendo los acuíferos, por ende su distribución y administración;</p> <p>(2) la regulación de la explotación, uso o aprovechamiento del agua; y,</p> <p>(3) la preservación y sustentabilidad de los recursos hídricos en cantidad y calidad, considerando los riesgos ante la ocurrencia de fenómenos hidrometeorológicos extraordinarios y daños a ecosistemas vitales y al medio ambiente. La gestión comprende en su totalidad a la administración gubernamental del agua;</p> <p>XXIX.- “Gestión integrada de los recursos hídricos”: Proceso que promueve la gestión y desarrollo coordinado del agua, la tierra, los recursos relacionados con éstos y el ambiente, con el fin de maximizar el bienestar social y económico, equitativamente sin comprometer la sustentabilidad de los ecosistemas vitales. Dicha gestión está íntimamente vinculada con el desarrollo sustentable. Para la aplicación de esta ley en relación con este concepto se consideran primordialmente agua y bosque;</p> <p>XXXVII.- “Materiales pétreos”: Materiales tales como arena, grava y/o cualquier otro tipo de material utilizado en la</p>		
--	--	--

<p>construcción, que sea extraído de un vaso, cauce o de cualesquiera otros bienes señalados en el Artículo 113 de esta ley;</p>		
<p>XLVII.- “Ribera o zona Federal”: Las fajas de diez metros de anchura contiguas al cauce de las corrientes o al vaso de los depósitos de propiedad nacional, medidas horizontalmente a partir del nivel de aguas máximas ordinarias. La amplitud de la ribera o zona federal será de cinco metros en los cauces con una anchura no mayor de cinco metros. El nivel de aguas máximas ordinarias se calculará a partir de la creciente máxima ordinaria que será determinada por la Comisión o por el Organismo de Cuenca que corresponda, conforme a sus respectivas competencias, de acuerdo con lo dispuesto en los reglamentos de esta ley. En los ríos, estas fajas se delimitarán a partir de cien metros río arriba, contados desde la desembocadura de éstos en el mar. En los cauces con anchura no mayor de cinco metros, el nivel de aguas máximas ordinarias se calculará a partir de la media de los gastos máximos anuales producidos durante diez años consecutivos. Estas fajas se delimitarán en los ríos a partir de cien metros río arriba, contados desde la desembocadura de éstos en el mar. En los orígenes de cualquier corriente, se considera como cauce propiamente definido, el escurrimiento que se</p>		

<p>concentre hacia una depresión topográfica y forme una cárcava o canal, como resultado de la acción del agua fluyendo sobre el terreno. La magnitud de la cárcava o cauce incipiente deberá ser de cuando menos de 2 m de ancho por 0.75 m de profundidad.</p> <p>Capítulo II. Ejecutivo federal</p> <p>Artículo 6.- Compete al Ejecutivo Federal:</p> <p>I.- Reglamentar por cuenca y acuífero, el control de la extracción así como la explotación, uso o aprovechamiento de las aguas nacionales del subsuelo, inclusive las que hayan sido libremente alumbradas, y las superficiales, en los términos del Título Quinto de la presente ley; y expedir los decretos para el establecimiento, modificación o supresión de zonas reglamentadas que requieren un manejo específico para garantizar la sustentabilidad hidrológica o cuando se comprometa la sustentabilidad de los ecosistemas vitales en áreas determinadas en acuíferos, cuencas hidrológicas, o regiones hidrológicas;</p> <p>VI.- Expedir por causa de utilidad pública los decretos de expropiación, de ocupación temporal, total o parcial de los bienes, o su limitación de derechos de dominio, en los términos de esta ley, de la ley de expropiación y las demás disposiciones</p>		
---	--	--

<p>aplicables, salvo el caso de bienes ejidales o comunales en que procederá en términos de la Ley Agraria;</p> <p>ARTÍCULO 7. Se declara de utilidad pública:</p> <p>II.- La protección, mejoramiento, conservación y restauración de cuencas hidrológicas, acuíferos, cauces, vasos y demás depósitos de agua de propiedad nacional, zonas de captación de fuentes de abastecimiento, zonas federales, así como la infiltración natural o artificial de aguas para reabastecer mantos acuíferos acorde con las "Normas Oficiales Mexicanas" y la derivación de las aguas de una cuenca o región hidrológica hacia otras;</p> <p>TITULO CUARTO. DERECHOS DE EXPLOTACIÓN, USO O APROVECHAMIENTO DE AGUAS NACIONALES</p> <p>Capítulo I. Aguas nacionales.</p> <p>ARTÍCULO 16. La presente ley establece las reglas y condiciones para el otorgamiento de las concesiones para explotación, uso o aprovechamiento de las aguas nacionales, en cumplimiento a lo dispuesto en el Párrafo Sexto del Artículo 27 Constitucional.</p> <p>Son aguas nacionales las que se enuncian en el Párrafo Quinto del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.</p>		
---	--	--

<p>El régimen de propiedad nacional de las aguas subsistirá aun cuando las aguas, mediante la construcción de obras, sean desviadas del cauce o vaso originales, se impida su afluencia a ellos o sean objeto de tratamiento.</p> <p>Las aguas residuales provenientes del uso de las aguas nacionales, también tendrán el mismo carácter, cuando se descarguen en cuerpos receptores de propiedad nacional, aun cuando sean objeto de tratamiento.</p> <p>SECCIÓN QUINTA. SERVIDUMBRES</p> <p>ARTÍCULO 29 Bis 6. "La Autoridad del Agua" podrá imponer servidumbres sobre bienes de propiedad pública o privada observando al respecto el marco legal del Código Civil Federal y disposiciones legales administrativas, que se aplicarán en lo conducente sobre aquellas áreas indispensables para el uso, reuso, aprovechamiento, conservación, y preservación del agua, ecosistemas vitales, defensa, y protección de riberas, caminos y, en general, para las obras hidráulicas que las requieran.</p> <p>Se consideran servidumbres naturales a los cauces de propiedad nacional en los cuales no existan obras de infraestructura. El propietario del fondo dominante no puede agravar la sujeción del fondo</p>		
--	--	--

<p>sirviente.</p> <p>Se considerarán servidumbres forzosas o legales aquellas establecidas sobre los fundos que sirvan para la construcción de obras hidráulicas como embalses, derivaciones, tomas directas y otras captaciones, obras de conducción, tratamiento, drenajes, obras de protección de riberas y obras complementarias, incluyendo caminos de paso y vigilancia.</p> <p>TITULO OCTAVO. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA</p> <p>Capítulo I. disposiciones generales</p> <p>ARTÍCULO 96 Bis 2. Se consideran como obras públicas necesarias que competen al Ejecutivo Federal a través de "La Comisión", las que: III.- Controlen, y sirvan para la defensa y protección de las aguas nacionales, así como aquellas que sean necesarias para prevenir inundaciones, sequías y otras situaciones excepcionales que afecten a los bienes de dominio público hidráulico; sin perjuicio de las competencias de los gobiernos estatales o municipales;</p> <p>V.- Tengan importancia estratégica en una región hidrológica por sus dimensiones o costo de inversión;</p> <p>Con relación a lo descrito en esta Ley, el proyecto no se antepone a esta.</p>		
--	--	--

III.2 Justificación técnica

En este punto el proyecto cumple presentando y validando estudios como: Elaboración de levantamiento topo-hidráulico, Estudio hidráulico-hidroológico, planos topo hidráulicos, estudio de mecánica de suelos, diseño de la subestructura y superestructura, planos ejecutivos, catálogo de conceptos y presupuesto, formulación de expediente para la presentación ante la CONAGUA. Dichos estudios permitieron conocer el comportamiento del flujo del agua con el terreno natural y en las condiciones con una nueva estructura propuesta; aplicando la Normatividad de la Dependencia Normativa Reguladora CONAGUA.

En el caso de la mecánica de suelo permitió la determinación de la estratigrafía y propiedades del subsuelo, capacidad de Carga Admisible o de trabajo para efectos de diseño; así como realizar las conclusiones y recomendaciones de construcción pertinentes de acuerdo al tipo de cimiento propuesto. Derivado de lo anterior el proyecto cuenta con validaciones de CONAGUA y CAO misma que se anexan a este expediente.

Siendo que el puente formará parte de un camino existente es importante señalar que el Estado de Oaxaca es el séptimo del país en red carretera, con 23,934.5 kilómetros de vías terrestres, distribuido como muestra la siguiente tabla:

Distribución por tipo de carreteras en el estado de Oaxaca

Tipo	Kilómetros	Porcentaje (%)
Carreteras pavimentadas	6,928.5	28.9
Caminos rurales	15,781.6	65.9
Caminos a nivel brechas	1,224.4	5.1

Sin embargo, el estado físico de la infraestructura carretera es deficiente, debido a la escasez de recursos, la situación climática, la orografía del territorio y la antigüedad de las carreteras, caminos y puentes, de los cuales los más antiguos datan del año 1992.

En la actualidad se encuentran pavimentados los accesos a 28 de las 30 cabeceras distritales en el estado y se encuentran en proceso de pavimentación el camino a Villa Alta, con un avance de 96% y el de Choapam con 73%. De los 570 municipios que conforman el estado de Oaxaca, 569 tienen acceso por vía terrestre, y el acceso al municipio de San José Independencia se encuentra en proceso de construcción, con un avance del 84%. Actualmente 315 municipios (55.3%) cuentan con acceso pavimentado, 88 de ellos (15.4%) están en proceso de pavimentación y 167 Municipios (29.3%) se encuentran pendientes de pavimentar.

El déficit en carreteras de primer orden y con especificaciones internacionales, ha frenado el desarrollo turístico, comercial, industrial y agropecuario, además de que obstaculiza la integración social y provoca pérdidas de tiempo en interconexión regional y foránea. En cuanto a vías férreas, su longitud es de 287.8 km; para fortalecer más la comunicación es estado posee 6 aeropuertos y 115 aeródromos, que comunican a las localidades de difícil acceso por vía terrestre; respecto a la comunicación marítima el estado cuenta con un puerto de altura.

En lo que respecta al proyecto que nos ocupa se tiene como objetivo primordial, impulsar el desarrollo de las localidades involucradas en el proyecto, esperando como resultado la mejoría en la calidad de vida de dichas localidades, por el hecho de que el tránsito, tanto de personas, como de productos y servicios, se realizará de forma rápida y segura, facilitando también el acceso a los servicios públicos, promoviéndose con ello, un desarrollo regional equilibrado, cumpliendo de esta forma con los principios del plan Estatal de Desarrollo, de dar prioridad a las regiones marginadas del Estado de Oaxaca.

III.2.1 Correspondencia con el plan nacional de desarrollo 2019 – 2024

El Plan Nacional de Desarrollo es, primero, un documento de trabajo que rige la programación y presupuestación de toda la Administración Pública Federal. De acuerdo con la Ley de Planeación, todos los Programas Sectoriales, Especiales, Institucionales y Regionales que definen las acciones del gobierno, deberán elaborarse en congruencia con el Plan. Asimismo, la Ley de Planeación requiere que la iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación y el Proyecto de Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación compaginen con los programas anuales de ejecución que emanan de éste.

El cual dentro de sus objetivos hace mención de lo siguiente: “Que es una prioridad; garantizar empleo, educación, salud y bienestar mediante la creación de puestos de trabajo, el cumplimiento del derecho de todos los jóvenes del país a la educación superior, la inversión en infraestructura y servicios de salud y por medio de los programas regionales, sectoriales y coyunturales de desarrollo”

En este sentido el proyecto en cuestión es congruente con el Plan ya que se trata de la inversión de infraestructura, que garantiza empleo temporal al momento de llevar a cabo la construcción de puente, reducción de tiempos de traslado, entre otras acciones.

III.2.2 Correspondencia con el Plan Estatal de desarrollo de Oaxaca 2016-2022.

En lo que respecta a la regulación sobre el uso de suelo se revisó la Ley de Desarrollo urbano para el Estado de Oaxaca. (Última reforma: Decreto No. 1971 aprobado el 20 de marzo del 2013 y publicada en el Periódico Oficial No. 16, 11^a. Sección del 20 de abril de 2013). E l cual menciona en el Art. 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público y de interés social y tienen por objeto:

I.- Establecer la congruencia de los municipios de la entidad y el Gobierno Estatal para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio estatal.

II.- Fijar las normas y principios generales para la planeación, fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población.

III.- Definir los principios conforme a los cuales el Estado y los Municipios ejerzan sus atribuciones para determinar las provisiones, usos, reservas y destinos de áreas y predios.

ARTÍCULO 5.- Las declaratorias sobre provisiones, usos, reservas y destinos de áreas y predios, serán inherentes a la utilidad pública y el interés social que caracteriza el derecho de propiedad, conforme a lo previsto en el párrafo tercero del artículo 27 de la Constitución General de la República.

En la misma Ley en los artículos 34, 35, 36 y 37, se describen conceptos como Plan de Desarrollo Urbano, Plan Estatal de Desarrollo Urbano y en qué consisten cada uno de estos elementos.

ARTICULO 34.- El Plan de Desarrollo Urbano, es el conjunto de estudios, políticas, normas técnicas y disposiciones relativas para ordenar y regular la fundación, conservación, mejoramiento, crecimiento y organización de los espacios urbanizados y establecer la estrategia de desarrollo urbano.

ARTÍCULO 35.- El Plan Estatal contendrá los elementos básicos que hagan posible su congruencia con los demás Planes de Desarrollo Urbano previstos en la Ley General de Asentamientos Humanos, en la presente Ley y demás disposiciones aplicables. Dichos elementos comprenderán:

ARTÍCULO 36.- Los Planes Municipales de Desarrollo Urbano atenderán el ordenamiento de los asentamientos humanos en el territorio del Municipio y su contenido mínimo será el siguiente:

I.- Las bases de congruencia con la planeación estatal;

II.- La identificación de las características generales de los Asentamientos Humanos en el territorio municipal, con base en el análisis de:

a) El medio rural y el uso general del suelo en su territorio;

b) Las características de la población y su distribución en el territorio;

c) La ubicación de los centros de población y de los asentamientos rurales y su relación con las actividades económicas; y

d) Las necesidades generales de la población respecto a las condiciones de vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios públicos;

III.- La definición de los objetivos para el ordenamiento de los asentamientos humanos en el territorio del Municipio;

IV.- La determinación de estrategias, políticas y acciones para:

a).- Conformar el sistema municipal de centros de población;

b).- Impulsar, consolidar y controlar el crecimiento de centros de población;

c).- Consolidar y concentrar los asentamientos rurales;

d).- Construir, mejorar o ampliar la infraestructura, equipamiento, y servicios

públicos del municipio; y

e).- Preservar las áreas naturales, agrícolas, pecuarias y forestales que contribuyan al equilibrio ecológico y al desarrollo de las actividades productivas;
V.- La zonificación general territorio municipal en áreas urbana (sic), urbanizable y no urbanizables, y la aplicación de políticas de ordenamiento y regulación.

ARTÍCULO 37.- Los planes de centros de población estratégicos y los de centros de población municipales, atenderán al ordenamiento y regulación de sus áreas urbanas, de las de reserva territorial y de preservación ecológica, y su contenido mínimo será el siguiente:

I.- Las bases de congruencia con la planeación estatal;

II.- La identificación de los problemas existentes y previstos en base al análisis de:

- a).- Las características naturales y de tenencia de la tierra en su territorio;
- b).- Las características sociales, actividad económica y dinámica de la población;
- c).- El estado natural y la calidad ambiental de las edificaciones y áreas urbanas;
- d).- Los distintos usos de suelo y la forma en que se interrelacionan;
- e).- La infraestructura, vialidad y servicios públicos;
- f).- Las tendencias y patrones de crecimiento de las áreas urbanas;

III.- La determinación de los objetivos particulares para el desarrollo de centros de población;

IV.- La determinación de los medios para el logro de los objetivos señalando las estrategias,

- a).- Integrar la estructura urbana de centros de población;
- b).- Construir las reservas territoriales para el crecimiento urbano;
- c).- Proteger y mejorar la imagen urbana y calidad del medio ambiente;
- d).- Construir, ampliar o mejorar los elementos de infraestructura, equipamiento y servicios públicos en la cantidad, calidad y ubicación requeridos;

V.- La zonificación, densidad de construcción y normas técnicas sobre:

- a).- Los usos del suelo para la vivienda, industria, servicios, comercios y otros a que deberán dedicarse las distintas partes del centro de población;
- b).- Los destinos del suelo para infraestructura, instalaciones y edificaciones de servicio público;
- c).- Las áreas de reserva para el crecimiento del centro de población y ecológicas;
- d).- Los límites del centro de población.

ARTÍCULO 38.- Los programas de desarrollo urbano son instrumentos de ejecución de los planes para el logro de sus objetivos y metas; en ellos se precisan las acciones a realizar, se determinan los responsables y se establecen los plazos para su cumplimiento de conformidad con los recursos y medios disponibles. y acciones para:

En función de lo antes descrito se revisó lo siguiente:

Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024 publicado en el DOF el 12 de Enero del 2019

El cual dentro de sus objetivos hace mención de lo siguiente: "Que es una prioridad; garantizar empleo, educación, salud y bienestar mediante la creación de puestos de trabajo, el cumplimiento del derecho de todos los jóvenes del país a la educación superior, la inversión en infraestructura y servicios de salud y por medio de los programas regionales, sectoriales y coyunturales de desarrollo"

En este sentido el proyecto en cuestión es congruente con el Plan ya que se trata de la inversión de infraestructura, que garantiza empleo temporal al momento de llevar a cabo la construcción de puente, reducción de tiempos de traslado, entre otros acciones.

Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2016 -2022

Este es un instrumento rector de la planeación de este Gobierno a largo, mediano y corto plazos, el cual recoge las aspiraciones y demandas de la sociedad, y define tanto los objetivos y metas, como las estrategias y líneas de acción que orientarán la toma de decisiones y los trabajos de la administración pública, en colaboración con los distintos sectores públicos y sociales.

El PED está estructurado en cinco ejes rectores:

1. Oaxaca incluyente con desarrollo social, que tiene por objetivo mejorar la calidad de vida y garantizar el acceso a los derechos sociales de toda la población.
2. Oaxaca moderno y transparente, que busca tener un estado fuerte, honesto, de principios y valores, cohesionado y competitivo.
3. Oaxaca seguro, que está enfocado en generar una sociedad segura, mediante la protección de su ciudadanía, la prevención del delito y el respeto de los derechos humanos.
4. Oaxaca productivo e innovador, cuyo fin es potenciar el desarrollo de todos los sectores económicos a través del empleo y la inversión nacional e internacional.
5. Oaxaca sustentable, que busca conservar y preservar las riquezas naturales y culturales de nuestra entidad.

Estrategia 1.1: Fortalecer las vías de comunicación, acordes con el ordenamiento territorial de Oaxaca, manteniéndolas en óptimas condiciones para impulsar el desarrollo económico y social desde una perspectiva sustentable.

Líneas de acción:

- Integrar y articular multimodalmente la región Sur del país, especialmente con los estados de Chiapas, Tabasco, Veracruz para la Zona Económica Especial.
- Fomentar la modernización de los medios de transporte en sus diversas modalidades: público de carga, de pasaje, turístico, entre otras.

Plan Estatal de desarrollo de Oaxaca 2016-2022.

En el eje III Oaxaca seguro, en el apartado de gobernabilidad y paz social, refiere que una de "Los beneficios solicitados con más frecuencia en las demandas de las organizaciones sociales son" 1. Infraestructura básica. Rehabilitación y

construcción de caminos rurales, puentes, introducción y ampliación de las redes de agua potable, introducción y ampliación de las redes de energía eléctrica y pavimentación.

En el Eje IV: Oaxaca Productivo e Innovador, en el apartado 4.4 Comunicación y transportes concuerda con el Objetivo 1: Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategia 1.1: Fortalecer las vías de comunicación, acordes con el ordenamiento territorial de Oaxaca, manteniéndolas en óptimas condiciones para impulsar el desarrollo económico y social desde una perspectiva sustentable.

Estrategia 1.2: Incrementar y mantener en buenas condiciones físicas la red de carreteras y caminos existentes en Oaxaca para mejorar la conectividad municipal, regional, interestatal y nacional.

Programa Estatal de Desarrollo urbano (No se cuenta).

III.2.3 Plan Municipal de Desarrollo (San Sebastián Coatlán 2017-2019)²

En la actualidad en la página del Sistema de Información para la Planeación del Desarrollo Municipal (<http://sisplade.oaxaca.gob.mx/sisplade/>) de la Coordinación General del Comité Estatal de Planeación para el Desarrollo de Oaxaca, el plan de desarrollo municipal actual se encuentra en proceso de revisión, sin embargo en el plan del periodo 2017-2018 se menciona en el apartado: **San Sebastián Coatlán**, en el apartado de caminos y comunicaciones, menciona lo siguiente:

....."Caminos y carreteras: Los caminos y carreteras es una de las infraestructuras que ha permitido la movilidad económica y social en el municipio de San Sebastian Coatlán, la pavimentación del tramo carretero de Miahuatlán - desviación de Santa Maria Coatlán – San Pablo Coatlán carretera es pavimentada y del tramo de San Pablo Coatlán- San Sebastian Coatlán es de terracería actualmente la empresa constructora modernizo una parte para conectarse a la supercarretera de Barranca Larga a Puerto Escondido, que permitira la comercialización de sus productos a la costa.

En el caso de Comunicación y transporte; para trasladarse de Miahuatlán a San Sebastián Coatlán existen medios de transportes como son: Taxis, camionetas pasajeras y Suburban. Estas salidas son diarias, pero no hay un horario específico. Hoy en día los medios de comunicación se han diversificado en donde el uso de las Tecnologías de información rompe las barreras tradicionales en el Municipio de San Sebastián Coatlán En este sentido el proyecto es congruente

2

http://sisplade.oaxaca.gob.mx//BM_SIM_Services/PlanesMunicipales/2017_2018/344.pdf

con Plan Municipal de Desarrollo ya que dentro de sus acciones es el resolver problemas de comunicación.

III.2.4 programas sectoriales: programa nacional de infraestructura (2018-2024)

En el Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024 concuerda con los objetivos:

- Lograr el desarrollo regional y el ordenamiento territorial de la nación, con visión de largo plazo.
- Transitar hacia una red intermodal de comunicaciones y transportes integral, eficiente, sustentable, segura y moderna.

III.3. Ley de equilibrio ecológico del Estado de Oaxaca

La ley de equilibrio ecológico del estado de Oaxaca fue publicada el 10 de octubre de 1998 en el Periódico Oficial del Estado de Oaxaca. Los criterios generales y preceptos que la integran establecen las disposiciones jurídicas que regirán en el Estado de Oaxaca, en materia de la delimitación de áreas de reserva ecológica, conservación, control y restauración ecológica y del ambiente; asimismo, establece las esferas de competencia estatal y municipal en materia ecológica y de preservación del ambiente; preservación y protección de la biodiversidad; para el establecimiento, administración y control de las áreas naturales protegidas; el aprovechamiento sustentable de los recursos (suelo, agua, bosques); la prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo; la participación de las personas, en forma individual o colectiva, en las actividades de preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente; así como los criterios que establecen la competencia, concurrencia y coordinación del Estado y los municipios para el cuidado del ambiente y el aprovechamiento de los recursos, en los términos que esta misma Ley establece.

III. 3.1 Ley de desarrollo urbano para el estado de Oaxaca

La Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca vigente, establece las bases y criterios para la concurrencia y congruencia que lleven a cabo, tanto el Gobierno del Estado como los municipios, en materia de promoción, coordinación y control del desarrollo urbano.

En seguida se hace referencia a las disposiciones contenidas en esta Ley, y que están directamente relacionadas con los trabajos de planeación, gestión y ejecución de la obra que se evalúa en la presente documento.

ARTÍCULO 3. La ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado, tiene como objetivo mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural mediante:

II.- El desarrollo equilibrado de la estructura urbana del Estado, armonizando la interrelación de la ciudad y el campo, distribuyendo equitativamente los beneficios y las cargas del proceso de desarrollo urbano;

V.- El fomento de ciudades medias contempladas en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, que conduzca a un desarrollo regional más equilibrado;

VII.- La construcción, conservación y mejoramiento de las obras y servicios públicos en las comunidades urbanas y rurales, procurando la regeneración de las zonas deprimidas y marginadas;

ARTÍCULO 16. Las acciones e inversiones en materia de desarrollo urbano, que lleven a cabo el Estado y Municipios en el territorio estatal, deberán ser congruentes con los planes y declaratorias a que se refiere esta Ley.

ARTÍCULO 23. El Poder Ejecutivo a través de la Dependencia correspondiente, tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

VIII.- Dictaminar la causa de utilidad pública la apertura, prolongación, ampliación o cualquier modificación de una vía pública en los términos de la presente Ley;

X.- Proponer la realización de obras y servicios públicos en el Estado, para cumplir los fines de esta Ley; conforme al Plan o Programa Estatal de Desarrollo Urbano;

ARTÍCULO 24. Los Ayuntamientos del Estado, tendrán en materia de Desarrollo Urbano las facultades y obligaciones siguientes:

I.- Formular, aprobar y administrar los Planes o Programas Municipales de Desarrollo Urbano, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, así como proceder a su evaluación y modificación en su caso. En los Planes de referencia se aprobará la zonificación que deberá administrar;

X.- Preveer (sic) coordinadamente con el Gobierno del Estado, lo referente a inversiones y acciones que tiendan a la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, de conformidad con los Planes y Programas de Desarrollo Urbano que administren;

ARTÍCULO 32. La ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el estado se efectuarán a través de los programas y planes siguientes y en su aplicación se observará la siguiente relación:

I.- El Programa Nacional de Desarrollo Urbano; II.- El Plan Estatal de Desarrollo Urbano;

III.- El Programa Estatal de Desarrollo Urbano;

IV.- Los Planes Municipales de Desarrollo Urbano;

V.- Los Planes que ordenen y regulen las zonas conurbadas del territorio de los Estados con una o más Entidades Federativas;

VI.- Los planes que ordenen y regulen las zonas conurbadas dentro del territorio del Estado; y VII.- Los Planes de Centros de Población Estratégicos.

ARTICULO 33. Además de los planes anteriores, se podrán elaborar los siguientes planes que son derivados o modalidades de los previstos en las fracciones que anteceden:

I.- Los Planes regionales en los que participe el Estado en los términos del convenio que para tal efecto se celebren;

II.- Los Planes subregionales que establezcan la acción coordinada de varios municipios del Estado, cuya elaboración y ejecución seguirá el procedimiento señalado para el Plan Estatal de Desarrollo Urbano;

III.- Los Planes de Centros de Población Municipales, que ordenen el área comprendida dentro del perímetro de los centros de población, cuya elaboración y ejecución se regirán conforme al procedimiento establecido para los Planes Municipales de Desarrollo Urbano;

VI.- Los planes sectoriales, que determinarán las acciones en campos específicos, tales como:

El transporte, la vivienda, la ecología, el equipamiento y otros de naturaleza semejante a nivel estatal, intermunicipal o circunscrito en cualquier área urbana y cuya elaboración y ejecución se regirán conforme al procedimiento señalado para los Planes de Centros de Población Municipales.

ARTÍCULO 36. Los Planes Municipales de Desarrollo Urbano atenderán el ordenamiento de los asentamientos humanos en el territorio del Municipio y su contenido mínimo será el siguiente:

I.- Las bases de congruencia con la planeación estatal;

II.- La identificación de las características generales de los Asentamientos Humanos en el territorio municipal, con base en el análisis de:

a) El medio rural y el uso general del suelo en su territorio;

d) Las necesidades generales de la población respecto a las condiciones de vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios públicos;

III.- La definición de los objetivos para el ordenamiento de los asentamientos humanos en el territorio del Municipio;

IV.- La determinación de estrategias, políticas y acciones para:

d).- Construir, mejorar o ampliar la infraestructura, equipamiento, y servicios públicos del municipio; y

ARTÍCULO 37. Los planes de centros de población estratégicos y los de centros de población municipales, atenderán al ordenamiento y regulación de sus áreas urbanas, de las de reserva territorial y de preservación ecológica, y su contenido mínimo será el siguiente:

II.- La identificación de los problemas existentes y previstos en base al análisis de:

e).- La infraestructura, vialidad y servicios públicos;

IV.- La determinación de los medios para el logro de los objetivos señalando las estrategias, políticas y acciones para:

d).- Construir, ampliar o mejorar los elementos de infraestructura, equipamiento y servicios públicos en la cantidad, calidad y ubicación requeridos;

V.- La zonificación, densidad de construcción y normas técnicas sobre:

b).- Los destinos del suelo para infraestructura, instalaciones y edificaciones de servicio público;

ARTICULO 76. Los Planes o Programas Municipales de Desarrollo Urbano, señalarán las acciones específicas para la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, situados en sus respectivas jurisdicciones territoriales y establecerán la zonificación correspondiente.

ARTÍCULO 77. La conservación de los centros de población es la acción tendiente a mantener: I.- El equilibrio ecológico;

II.- El buen estado de las obras materiales de acuerdo con lo previsto en los Planes de Desarrollo Urbano; y

III.- El buen estado de los edificios, monumentos, plazas públicas, parques y en general todo aquello que corresponda a su acervo histórico y cultural, de conformidad con las Leyes vigentes.

ARTÍCULO 144. Todas las obras que se realicen en el Estado, deberán sujetarse a los Planes de Desarrollo Urbano que correspondan. Sin este requisito no se otorgará autorización o licencia para efectuarlas.

ARTÍCULO 145. Las obras, construcciones, ampliaciones o modificaciones que se realicen sin licencias, en contravención a lo dispuesto en los Planes, Programas de Desarrollo Urbano o Declaratorias en vigor, podrán ser demolidas total o parcialmente por las autoridades competentes, quienes no tendrán obligación de pagar indemnización alguna, obligándose a los responsables a cubrir el costo de los trabajos efectuados.

Las obras que estén a cargo del Gobierno del Estado o de los Municipios se ejecutarán en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones relativas.

ARTICULO 146. La Secretaría y las autoridades municipales correspondientes, supervisarán la ejecución de los proyectos y vigilarán en todo momento que las obras y demás actividades estén de acuerdo con los lineamientos señalados por la presente Ley y los Planes, Programas o Declaratorias en vigor.

ARTÍCULO 161. Los proyectos para la instalación, construcción o modificación de la infraestructura y del equipamiento urbano, serán sometidos a la consideración de las autoridades correspondientes, de conformidad con los Planes de Desarrollo Urbano.

ARTÍCULO 162. La solicitud para instalar, construir o modificar en todo o en parte, algunos de los sistemas de infraestructura o el equipamiento urbano, deberá acompañarse de:

I.- Un plano de conjunto de la zona afectada señalándose la extensión y ubicación de la obra; II.- Memoria descriptiva del proyecto;

III.- El régimen financiero para la ejecución de la obra; IV.- El régimen jurídico de la tenencia de la tierra;

V.- Las obligaciones a cargo del Gobierno del Estado o del Ayuntamiento y de los usuarios; VI.- Los plazos de iniciación, revisión, terminación y entrega de las obras; y

VII.- Manifestación del impacto ambiental.

ARTICULO 164. Se entiende por sistema vial, el conjunto de vías o espacios geográficos destinados a la circulación o desplazamiento de vehículos y peatones. Por sistema de transporte, a los servicios destinados al traslado en conjunto de personas y/o bienes dentro del Estado.

ARTÍCULO 165. Todos los proyectos relativos a la estructura vial deberán corresponder a la estrategia general contenida en los Planes respectivos y ser sometidos para su aprobación a las autoridades correspondientes.

Tomando en cuenta estas disposiciones y los objetivos de la obra propuesta, la cual formará parte de la infraestructura del camino que comunicará con las agencias y localidades cercanas con la capital del estado; se concluye que existe completa congruencia; por lo que resulta pertinente proponer que la obra se realice conforme al Proyecto Ejecutivo y demás disposiciones relativas a su autorización.

En conclusión todos y cada uno de las leyes y reglamentos, así como los planes y programas se relacionan directamente con el proyecto mejorando la calidad de vida de los involucrados y mejorando su calidad de vida, con el acceso a los servicios de manera continua, así mismo el proyecto forma parte de los diferentes programas sectoriales (nacionales, estatales y municipales).

III.4 Normas oficiales mexicanas, en materia de vías generales de comunicación, ambiental, forestal, de aprovechamiento de recursos naturales y demás aplicables

A continuación se enumeran y describen las Normas Oficiales Mexicanas relacionadas con este proyecto:

Normas Oficiales Mexicanas relacionadas con la construcción y operación de la obra propuesta

NORMA	ESPECIFICACIÓN DE LA NOM	VINCULACIÓN CON PROYECTO
EN MATERIA DE AGUA		
Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEMARNAT- 19964	Que establece los límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas residuales en aguas y bienes nacionales.	El proyecto evitará las descargas sanitarias mediante el uso de sanitarios portátiles secos Dentro de las medidas propuestas.
EN MATERIA DE AIRE		
NOM-041-SEMARNAT-2006 Norma Oficial Mexicana	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.	Se recomendará el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos y maquinaria utilizado en la obra.
NOM-042-SEMARNAT-2003	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos.	Se recomendará el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos y maquinaria utilizado en la obra.
Norma Oficial Mexicana NOM-043-SEMARNAT-1993	Que establece los niveles máximos permisibles de emisión a la atmósfera de partículas sólidas provenientes de fuentes fijas.	Se debe contar con un Programa de mantenimiento preventivo y correctivo del equipo a fin de cumplir con las especificaciones.
NAE-IEEO-001/200	Establece las condiciones que deben reunir los sitios destinados a bancos de materiales	El promovente deberá de presentar las autorizaciones correspondientes.

NORMA Mexicana SEMARNAT- 2006	Oficial NOM-045-	Establece los límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.	Se le proporcionará servicio de verificación a los camiones y la maquinaria que se utilizarán en la realización de la obra.
NORMA Mexicana ECOL-1995	Oficial NOM-077-	Que establece el procedimiento de medición para la verificación de los niveles de emisión de la opacidad del humo proveniente del escape de los vehículos automotores en circulación que usan diésel como combustible.	Se dará cumplimiento mediante la verificación de emisiones para camiones ligeros, medianos y pesados, que se utilicen en las diferentes etapas del proyecto.
NORMA MEXICANA SEMARNAT- 19939	OFICIAL NOM-050-	Que establece los niveles máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos como combustible.	Se dará cumplimiento mediante la verificación de emisiones, para todos los vehículos automotores que se utilicen en las diferentes etapas del proyecto.
EN MATERIA DE RESIDUOS			
NORMA Mexicana SEMARNAT-2005. 10	Oficial NOM-052-	Que establece las características, el procedimiento de identificación, clasificación y los listados de los residuos peligrosos.	Se contratará a una empresa para el manejo de residuos peligrosos semanalmente se le entregaran todos los residuos como latas vacías con algún contenido de pinturas, solventes, aceites usados o lubricantes, estopa impregnada de grasas o pilas. En el caso de algún derrame accidental de hidrocarburo, aceite o alguna otra sustancia considerada peligrosa por la NOM-138-SEMARNAT/SS-200311 al suelo, será la empresa

		la responsable de su manejo y la actuación será inmediata.
EN MATERIA DE RECURSOS NATURALES		
NORMA Oficial Mexicana NOM-059-SEMARNAT- 201012	Protección ambiental-especies nativas de México de flora y fauna silvestres-categorías de riesgo y especificaciones para su inclusión, exclusión o cambio- lista de especies en riesgo. Esta Norma Oficial Mexicana tiene por objeto identificar las especies o poblaciones de flora y fauna silvestres en riesgo en la República Mexicana. Se aplicará en las etapas previas y durante el proceso constructivo.	Se pondrá especial cuidado con las especies que se encuentren en algún estatus de riesgo. Se contempla un programa de rescate
NORMA Oficial Mexicana NOM-062-ECOL-1994.	Especificaciones para mitigar los efectos adversos sobre la biodiversidad ocasionada por el cambio de uso del suelo de terrenos forestales a agropecuarios.	No aplica
EN MATERIA DE RUIDO		
Norma Oficial Mexicana NOM-080-SEMARNAT-1994,	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación y su método de medición. [recurso electrónico]	Se recomendará el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos y maquinaria utilizado en la construcción del camino, así como el cierre del escape.
Norma Mexicana NOM-081- SEMARNAT-1994	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de las fuentes fijas y su método de medición [recurso electrónico]	La maquinaria y equipo que se utilice en el desarrollo del proyecto cumplirá con esta norma, y contará con un mantenimiento preventivo y correctivo con la finalidad de que

		no sobrepasen los límites de emisión de ruido permitidos.
NORMA Oficial Mexicana NOM-138-SEMARNAT/SSA1-2012	Establece los límites máximos permisibles de hidrocarburos en suelos y lineamientos para el muestreo en la caracterización y especificaciones para la remediación.	Esta norma será de observancia obligatoria. Las mezclas asfálticas necesarias para la construcción serán compradas a un proveedor autorizado de la región, quien tendrá que presentar ante el promovente los permisos vigentes y será responsable del suministro y transporte del producto. El promovente verificará que los transportes utilizados no tengan fuga y en caso de derrame accidental fuera de la línea de ceros.
EN MATERIA DE SEGURIDAD		
NORMA Oficial Mexicana NOM-011-STPS-2001	Condiciones de seguridad e higiene en los centros de trabajo donde se genere ruido.	Se aplicará durante el proceso constructivo de la obra.
NORMA Oficial Mexicana NOM-017-STPS-200814,	Equipo de protección personal- Selección, uso y manejo en los centros de trabajo.	Se vigilará que en la ejecución de las actividades del proyecto el personal utilice equipo de protección como chalecos, cascos, guantes, etc.
N-PRY-CAR-1-06-004	Manual de procedimientos empleos para los análisis hidrológicos	Se aplicó con el propósito de contar con la validación técnica
N PRY-CAR-1-06-002	Trabajos de campo	Se aplicó con el propósito de contar con la validación técnica

N PRY-CAR-1-06-003	Procesamiento de información	de	Se aplicó con el propósito de contar con la validación técnica
--------------------	------------------------------	----	--

Tomando en cuenta las dimensiones de la obra propuesta, así como el uso actual del suelo, el agua y demás recursos naturales y, una vez revisada la normatividad aplicable al proyecto, se concluye que éste es viable, en virtud de que cumple con lo que establecen las disposiciones legales y la normatividad aplicables.

III.5 Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio

Vinculación correspondiente con el Programa de Ordenamiento Ecológico Regional del Territorio del Estado de Oaxaca (POERTEO), en el cual incide el proyecto, evidenciando como el proyecto se ajusta a las políticas, lineamientos y criterios de regulación establecidos en dicho programa; asimismo, deberá indicar y demostrar en un plano georreferenciado la Unidad de gestión ambiental territorial (UGAT) donde incide el trazo.

Con fundamento en el artículo 26 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Ordenamiento Ecológico (RLGEEPA, última reforma DOF. 28 de septiembre de 2010), la propuesta del programa de ordenamiento ecológico está integrada por la regionalización ecológica (que identifica las áreas de atención prioritaria y las áreas de aptitud sectorial) y los lineamientos y estrategias ecológicas para la preservación, protección, restauración y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, aplicables a esta regionalización.

El POEGT, es un instrumento de política pública sustentado en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la protección Ambiental (LGEEPA) y en su Reglamento en materia de Ordenamiento Ecológico. Es de observancia obligatoria en todo el territorio nacional y tiene como propósito vincular las acciones y programas de la Administración Pública Federal que deberán observar la variable ambiental en términos de la Ley de Planeación. En este contexto, corresponde al Gobierno Federal, a través de la SEMARNAT, establecer las bases para que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal (APF) formulen e instrumenten sus programas sectoriales con base en la aptitud territorial, las tendencias de deterioro de los recursos naturales, los servicios ambientales, los riesgos ocasionados por peligros naturales y la conservación del patrimonio natural. Todo ello, tiene que ser analizado y visualizado como un sistema, en el cual se reconozca que la acción humana tiene que estar armonizada con los procesos naturales.

La base para la regionalización ecológica, comprende unidades territoriales sintéticas que se integran a partir de los principales factores del medio biofísico: clima, relieve, vegetación y suelo. La interacción de estos factores determina la homogeneidad relativa del territorio hacia el interior de cada unidad y la heterogeneidad con el resto de las unidades. Con este principio se obtuvo como resultado la diferenciación del territorio nacional en 145 unidades denominadas

Unidades Ambientales Biofísicas (UAB). Así, las regiones ecológicas se integran por un conjunto de UAB que comparten la misma prioridad de atención, de aptitud sectorial y de política ambiental. Con base en lo anterior, a cada UAB le fueron asignados lineamientos y estrategias ecológicas específicas, de la misma manera que ocurre con las Unidades de Gestión Ambiental (UGA) previstas en los Programas de Ordenamiento Ecológico Regionales y Locales.

Cabe señalar que, aun cuando las UAB y las UGA comparten el objetivo de orientar la toma de decisiones sobre la ubicación de las actividades productivas y los asentamientos humanos en el territorio, así como fomentar el mantenimiento de los bienes y servicios ambientales; dichas Unidades difieren en el proceso de construcción, toda vez que las UGA se construyen originalmente como unidades de síntesis que concentran, en su caso, lineamientos, criterios y estrategias ecológicas, en tanto que las UAB, considerando la extensión y complejidad del territorio sujeto a ordenamiento, se construyeron en la etapa de diagnóstico como unidades de análisis, mismas que fueron empleadas en la etapa de propuesta, como unidades de síntesis para concentrar lineamientos y estrategias ecológicas aplicables en dichas Unidades y, por ende, a las regiones ecológicas de las que formen parte (POEGT, publicado en el diario oficial el 7 de septiembre de 2012).

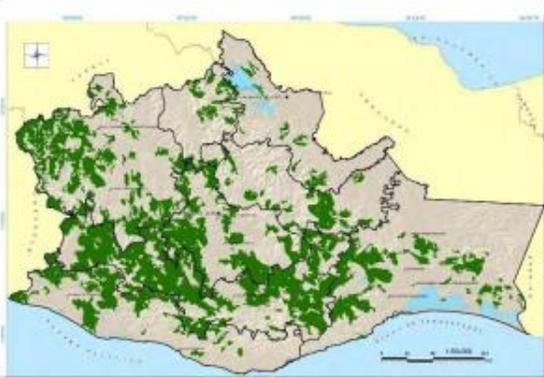
El ordenamiento ecológico, se define jurídicamente como: "El instrumento de política ambiental cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas, con el fin de lograr la protección del medio ambiente y la preservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, a partir del análisis de las tendencias de deterioro y las potencialidades de aprovechamiento de los mismos". (Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, Art.3 fracción XXIII).

En este contexto, el área de influencia del proyecto y el Sistema Ambiental; se localiza dentro de las siguientes:

UGA	Política Ambiental	Componente
UGA 004	Aprovechamiento Sustentable	Sistema ambiental
UGA 042	Aprovechamiento Sustentable	Obra

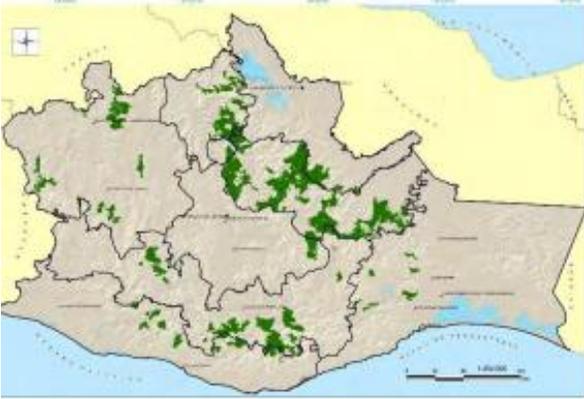
Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Dentro del sistema Ambiental se encuentra la UGA 004: Ver siguiente imagen.

Aprovechamiento Sustentable		
Clave:UGA 004		
 	Superficie (ha.)	
	Población	
	Regiones	
	Riesgo (nivel)**	Medio
	Biodiversidad**	Alta
	Presión (nivel)**	Bajo
	Cobertura	Agricultura 8.39%; Asentamientos Humanos 0.00%; Bosque de Coníferas 11.28%; Bosque de Coníferas y Latifoliadas 38.92%; Bosque de Encino 3.94%; Bosque Mesofilo de Montaña 3.45%; Cuerpo de Agua 0.03%; Matorral Xerófilo 0.67%; Pastizal 9.18%; Selva Caducifolia y Subcaducifolia 20.66%; Selva Perennifolia y Subperennifolia 3.44%; Sin vegetacion aparente 0.02%; Vegetación Acuática 0.02%
	Aptitud (sector)	Uso Recomendado: S7, S3 Uso Condicionado: S9, S10, S9 (E) Uso No recomendado: S6, S11 Sin Aptitud: S2, S1, S4, S8
	Escenario	Tendencial
	Conflictos	S7 - S10, S3 - S9, S3 - S10
Lineamientos	Aprovechar sustentablemente las 2,198,670 ha de bosques y selvas para actividades forestales y apícolas, así como las 469,579 ha con para actividades productivas con las mejores prácticas y el menor impacto, para mantener un desarrollo equilibrado que permite conservar los recursos y servicios ambientales y transitar de actividades agropecuarias hacia actividades de tipo industrial.	
Criterios de regulación ecológica		
C-013, C-014, C-015, C-016, C-017, C-029, C-033, C-034, C-035, C-039, C-045, C-046, C-047, C-		

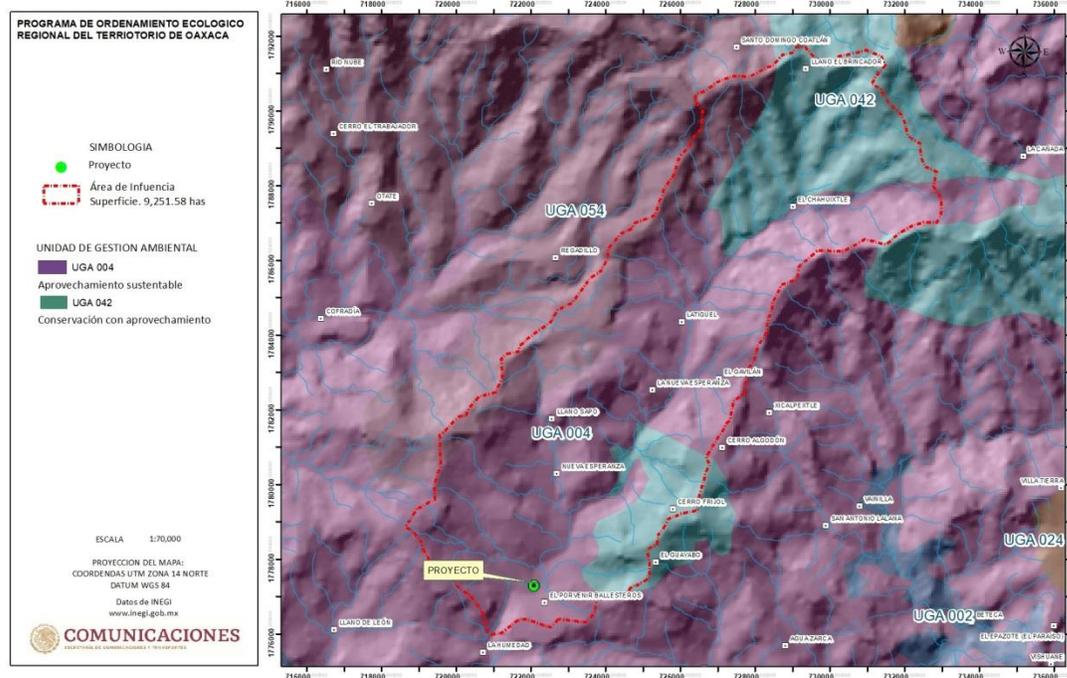
Dentro de la zona del proyecto está inmersa la **UGA 042**.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Conservación con aprovechamiento		
Clave:UGA 042		
	Superficie (ha.)	
	Población	
	Regiones	
	Riesgo (nivel)**	Medio
	Biodiversidad**	Alta
	Presión (nivel)**	Bajo
	Cobertura	Agricultura 8.07%; Asentamientos Humanos 0.00%; Bosque de Coníferas 15.23%; Bosque de Coníferas y Latifoliadas 32.71%; Bosque de Encino 2.50%; Bosque Mesófilo de Montaña 28.12%; Cuerpo de Agua 0.00%; Matorral Xerófilo 0.23%; Pastizal 1.24%; Selva Caducifolia y Subcaducifolia 4.42%; Selva Perennifolia y Subperennifolia 7.46%; Sin vegetación aparente 0.00%; Vegetación Acuática 0.00%
	Aptitud (sector)	Uso Recomendado: S7, S3 Uso Condicionado: S9, S10, S9 (E) Uso No recomendado: S6, S11 Sin Aptitud: S2, S1, S4, S8
	Escenario	Tendencial
	Conflictos	S7 - S10, S3 -S9, S3 - S10
	Comentarios	
	Lineamientos	Conservar y aprovechar las 590,864 ha de bosques y selvas para actividades forestales y apícolas principalmente, buscando que las 60,669 ha productivas de la uga transiten de actividades agropecuarias hacia actividades de tipo industrial, minero o de servicios ambientales para disminuir el nivel de presión sobre los ecosistemas.
Criterios de regulación ecológica		
C-007, C-008, C-009, C-010, C-012, C-013, C-014, C-015, C-016, C-017, C-029, C-034, C-035, C-036, C-038, C-039, C-045, C-046, C-047, C-		

Considerando los lineamientos de UGA la cual es conservar y aprovechar las superficies marcadas para actividades forestales y apícolas, buscando que las 60,669 ha. Productivas transiten de actividades agropecuarias hacia actividades secundarias es importante contar con una infraestructura adecuada, además el proyecto en cuestión considera dentro de su proyección el aprovechamiento de un camino existente.

Unidades de Gestión Ambiental en el SA y el área del proyecto.



Definición de UGA: En tanto una UGA es la unidad mínima del área de Ordenamiento Ecológico a la que se asignan lineamientos y estrategias ecológicas. Posee condiciones de homogeneidad de aptitud del territorio (definidos por atributos ambientales y socioeconómicos), además representa la unidad estratégica de manejo que permite minimizar los conflictos ambientales, maximizando el consenso entre los sectores respecto a la utilización del territorio.

Políticas ambientales, lineamientos, estrategias programas y acciones

Una vez que han sido identificadas las UGAs en el modelo de ordenamiento ecológico (MOE), se define la política ambiental y lineamientos ecológicos que les corresponden. En este caso, el estatus coincide con la política asignada, es decir, el estatus definió la política ambiental que cada UGA tendría dentro del Modelo de ordenamiento.

Política ambiental

Las políticas ambientales definirán las medidas necesarias para prevenir o disminuir las afectaciones al ambiente y por tanto minimizar los conflictos ambientales entre sectores. Según las definiciones del Manual de Ordenamiento Ecológico (SEMARNAT 2006), existen cuatro tipos de política:

- a) Política de Aprovechamiento
- b) Política de Conservación
- c) Política de Restauración
- d) Política de Protección.

Dichos tipos de políticas se describen en la tabla 1, junto con las reglas de decisión utilizadas en cada caso, el tipo de actividades recomendadas y las

características que cumple una UGA con la política en cuestión.

Los tipos de políticas que corresponden para el proyecto en cuestión se describen en la siguiente tabla, junto con las reglas de decisión utilizadas en cada caso, el tipo de actividades recomendadas y las características que cumple una UGA con la política en cuestión.

Lineamientos ecológicos

De acuerdo con el reglamento de la LGEEPA en materia de ordenamiento, un lineamiento ecológico es una meta o enunciado general que refleja el estado deseable de una unidad de gestión ambiental.



UGA 042 Lineamiento ecológico
Política ambiental: **Conservación con aprovechamiento**
Usos recomendados:
Usos condicionados
Usos sin aptitud o no recomendados:

UGA 42

Considerando los lineamientos de UGA la cual es conservar y aprovechar las superficies marcadas para actividades forestales y apícolas, buscado que las 60,669 ha. Productivas transiten de actividades agropecuarias hacia actividades secundarias es importante contar con una infraestructura adecuada, además el proyecto en cuestión considera dentro de su proyección el aprovechamiento de un camino existente.

En lo que respecta al Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio del área de cruce del proyecto se muestra en el siguiente mapa:

Con fundamento en el artículo 26 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Ordenamiento Ecológico (RLGEEPA, última reforma DOF. 28 de septiembre de 2010), la propuesta del programa de ordenamiento ecológico está integrada por la regionalización ecológica (que identifica las áreas de atención prioritaria y las áreas de aptitud sectorial) y los lineamientos y estrategias ecológicas para la preservación, protección, restauración y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, aplicables a esta regionalización.

1. Regionalización Ecológica

La base para la regionalización ecológica, comprende unidades territoriales sintéticas que se integran a partir de los principales factores del medio biofísico: clima, relieve, vegetación y suelo. La interacción de estos factores determina la homogeneidad relativa del territorio hacia el interior de cada unidad y la heterogeneidad con el resto de las unidades. Con este principio se obtuvo como resultado la diferenciación del territorio nacional en 145 unidades denominadas unidades ambientales biofísicas (UAB), representadas a escala 1:2,000,000, empleadas como base para el análisis de las etapas de diagnóstico y pronóstico, y para construir la propuesta del POEGT.

Así, las regiones ecológicas se integran por un conjunto de UAB que comparten la misma prioridad de atención, de aptitud sectorial y de política ambiental. Con base en lo anterior, a cada UAB le fueron asignados lineamientos y estrategias ecológicas específicas, de la misma manera que ocurre con las Unidades de Gestión Ambiental (UGA) previstas en los Programas de Ordenamiento Ecológico Regionales y Locales.

Cabe señalar que, aun cuando las UAB y las UGA comparten el objetivo de orientar la toma de decisiones sobre la ubicación de las actividades productivas y los asentamientos humanos en el territorio, así como fomentar el mantenimiento de los bienes y servicios ambientales; dichas Unidades difieren en el proceso de construcción, toda vez que las UGA se construyen originalmente como unidades de síntesis que concentran, en su caso, lineamientos, criterios y estrategias ecológicas, en tanto que las UAB, considerando la extensión y complejidad del territorio sujeto a ordenamiento, se construyeron en la etapa de diagnóstico como unidades de análisis, mismas que fueron empleadas en la etapa de propuesta, como unidades de síntesis para concentrar lineamientos y estrategias ecológicas aplicables en dichas Unidades y, por ende, a las regiones ecológicas de las que formen parte.

Las áreas de atención prioritaria de un territorio, son aquellas donde se presentan o se puedan potencialmente presentar, conflictos ambientales o que por sus características ambientales requieren de atención inmediata para su preservación, conservación, protección, restauración o la mitigación de impactos ambientales adversos. El resultado del análisis de estos aspectos permitió aportar la información útil para generar un consenso en la forma como deben guiarse los sectores, de tal manera que se transite hacia el desarrollo sustentable. Se establecieron 5 niveles de prioridad: Muy alta, Alta, Media, Baja y Muy baja. Dentro de éstos el muy alto se aplicó a aquellas UAB que requieren de atención urgente porque su estado ambiental es crítico y porque presentan muy alto o alto nivel de conflicto ambiental, por otro lado el nivel muy bajo se aplicó a las UAB que presentan un estado del medio ambiente estable a medianamente estable y conflictos ambientales de medio a muy bajo.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 24 del ROE, las áreas de aptitud sectorial se identificaron de manera integral en el territorio sujeto a ordenamiento, a través de las UAB en las que concurren atributos ambientales similares que favorecen el desarrollo de los programas, proyectos y acciones de las

dependencias y entidades de la APF. Así, tal como se aprecia en las Fichas Técnicas del Anexo 2 del presente documento, en cada una de las UAB se identificaron las aptitudes de los sectores presentes, así como aquellos que presentaban valores de aptitud más altos, tomando en consideración las políticas ambientales y la sinergia o conflicto que cada sector presenta con respecto a los otros sectores con los que interactúan en la misma UAB.

En función de lo anterior, se propuso el nivel de intervención sectorial en el territorio nacional, que refleja el grado de compromiso que cada sector adquiere en la conducción del desarrollo sustentable de cada UAB, por lo que serán promotores del desarrollo sustentable en la UAB y en la región a la que pertenecen, de conformidad con la clasificación que tengan en términos de aptitud sectorial y en concordancia con sus respectivas competencias.

Lo anterior sólo es posible mediante la participación y colaboración de los distintos sectores involucrados en la ejecución de este programa, y mediante una visión integral y sinérgica de su actuación en el territorio, independientemente de la obligación que en términos del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Ordenamiento, tienen de observar este Programa en sus programas operativos anuales, en sus proyectos de presupuestos de egresos y en sus programas de obra pública. Además los sectores reconocen bajo este esquema, la necesidad de trabajar conjuntamente organizados hacia tal fin en el Grupo de Trabajo Intersecretarial (GTI).

El grado de participación que los promotores del desarrollo adquieren para cada UAB, puede clasificar a los sectores como Rectores, Coadyuvantes, Asociados o Interesados. Los Rectores, son aquellos que tienen un papel esencial en el devenir del desarrollo sustentable de una UAB, reconocen la necesidad de ir a la cabeza en la construcción de los acuerdos que se tomarán en el seno del Grupo de Trabajo Intersecretarial, para el cumplimiento de los lineamientos ecológicos correspondientes. Los Coadyuvantes tendrán un papel de colaboradores con los cuales se generará la sinergia necesaria para mantener los acuerdos que se generen con la iniciativa de los Rectores. Los Asociados, por su parte, se definen como los sectores comprometidos a participar con los demás sectores presentes en la UAB, desarrollando actividades cada vez más sustentables y alineadas con los lineamientos ecológicos. Por último, los interesados, se caracterizan por su interés en desarrollar sus programas en la UAB, lo cual refrenda su compromiso por participar en las acciones que se desarrollen en este sentido en el seno del GTI. Así, al margen de la obligación de las dependencias y entidades de observar el programa de ordenamiento ecológico general del territorio en sus programas operativos anuales, proyectos de presupuesto de egresos y programas de obras públicas, los miembros del GTI han acordado que las clasificaciones de Rectores, Coadyuvantes, Asociados o Interesados definen el grado de iniciativa que tendrán ante los demás en el seno de dicho grupo, para promover iniciativas que lleven hacia el desarrollo sustentable en cada una de las UAB, e impulsar el cumplimiento óptimo de los lineamientos ecológicos, dentro del marco de sus atribuciones.

Cabe señalar que los promotores del desarrollo en términos de este Programa, no tendrán prerrogativa alguna para llevar a cabo sus actividades en la UAB o

región de que se trate. Aquellas dependencias y entidades de la APF que no estén consideradas como promotores del desarrollo, podrán realizar sus actividades en las unidades que corresponda, en la medida en que las mismas se ajusten a lo que dispone este Programa en su ámbito de aplicación, y observen lo establecido en otros instrumentos de planeación vigentes y la normatividad aplicable a dichas actividades.

Las políticas ambientales (aprovechamiento, restauración, protección y preservación) son las disposiciones y medidas generales que coadyuvan al desarrollo sustentable. Su aplicación promueve que los sectores del Gobierno Federal actúen y contribuyan en cada UAB hacia este modelo de desarrollo. Como resultado de la combinación de las cuatro políticas ambientales principales, para este Programa se definieron 18 grupos, los cuales fueron tomados en consideración para las propuestas sectoriales y finalmente para establecer las estrategias y acciones ecológicas en función de la complejidad interior de la UAB, de su extensión territorial y de la escala. El orden en la construcción de la política ambiental refleja la importancia y rumbo de desarrollo que se desea inducir en cada UAB.

Tomando como base la política ambiental asignada para cada una de las 145 UAB, los sectores rectores del desarrollo que resultaron de la definición de los niveles de corresponsabilidad sectorial, y la prioridad de atención que los diferentes sectores deberán considerar para el desarrollo sustentable del territorio nacional, se realizó una síntesis que dio como resultado las 80 regiones ecológicas, que finalmente se emplearon en la propuesta del POEGT.

Lineamientos y estrategias ecológicas.

Los 10 lineamientos ecológicos que se formularon para este Programa, mismos que reflejan el estado deseable de una región ecológica o unidad biofísica ambiental, se instrumentan a través de las directrices generales que en lo ambiental, social y económico se deberán promover para alcanzar el estado deseable del territorio nacional.

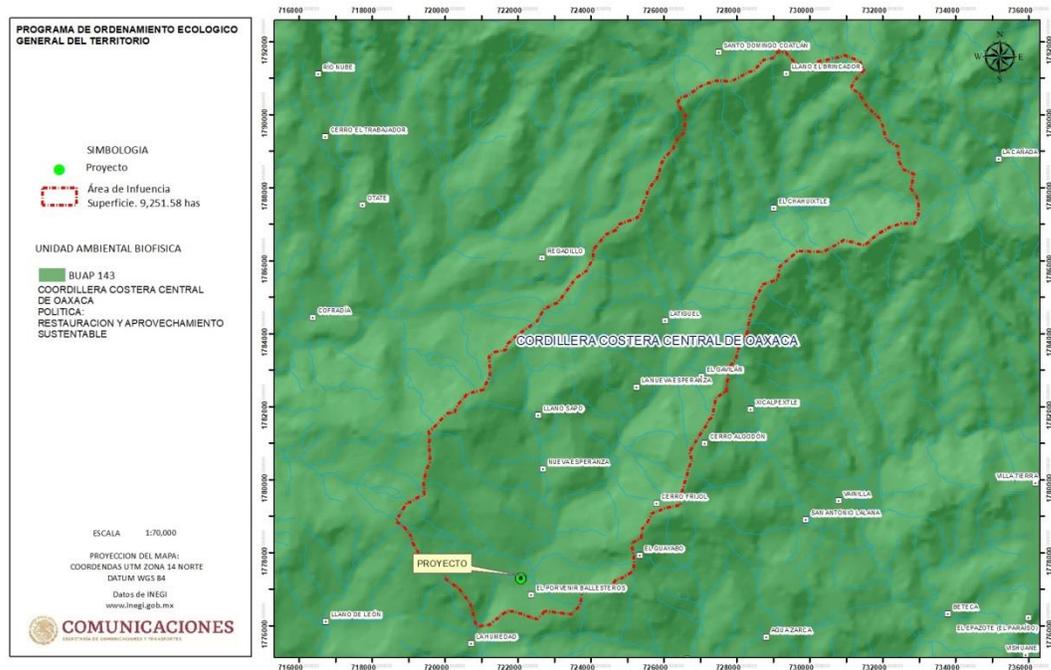
Por su parte, las estrategias ecológicas, definidas como los objetivos específicos, las acciones, los proyectos, los programas y los responsables de su realización dirigidas al logro de los lineamientos ecológicos aplicables en el territorio nacional, fueron construidas a partir de los diagnósticos, objetivos y metas comprendidos en los programas sectoriales, emitidos respectivamente por las dependencias de la APF que integran el Grupo de Trabajo Intersecretarial.

Las estrategias se implementarán a partir de una serie de acciones que cada uno de los sectores en coordinación con otros sectores deberán llevar a cabo, con base en lo establecido en sus programas sectoriales o el compromiso que asuman dentro del Grupo de Trabajo Intersecretarial para dar cumplimiento a los objetivos de este POEGT. En este sentido, se definieron tres grandes grupos de estrategias: las dirigidas a lograr la sustentabilidad ambiental del territorio, las dirigidas al mejoramiento del sistema social e infraestructura urbana y las dirigidas al fortalecimiento de la gestión y la coordinación institucional.

Los lineamientos ecológicos a cumplir son los siguientes:

1. Proteger y usar responsablemente el patrimonio natural y cultural del territorio, consolidando la aplicación y el cumplimiento de la normatividad en materia ambiental, desarrollo rural y ordenamiento ecológico del territorio.
2. Mejorar la planeación y coordinación existente entre las distintas instancias y sectores económicos que intervienen en la instrumentación del programa de ordenamiento ecológico general del territorio, con la activa participación de la sociedad en las acciones en esta área.
3. Contar con una población con conciencia ambiental y responsable del uso sustentable del territorio, fomentando la educación ambiental a través de los medios de comunicación y sistemas de educación y salud.
4. Contar con mecanismos de coordinación y responsabilidad compartida entre los diferentes niveles de gobierno para la protección, conservación y restauración del capital natural.
5. Preservar la flora y la fauna, tanto en su espacio terrestre como en los sistemas hídricos a través de las acciones coordinadas entre las instituciones y la sociedad civil.
6. Promover la conservación de los recursos naturales y la biodiversidad, mediante formas de utilización y aprovechamiento sustentable que beneficien a los habitantes locales y eviten la disminución del capital natural.
7. Brindar información actualizada y confiable para la toma de decisiones en la instrumentación del ordenamiento ecológico territorial y la planeación sectorial.
8. Fomentar la coordinación intersectorial a fin de fortalecer y hacer más eficiente al sistema económico.
9. Incorporar al SINAP las áreas prioritarias para la preservación, bajo esquemas de preservación y manejo sustentable.
10. Reducir las tendencias de degradación ambiental, consideradas en el escenario tendencial del pronóstico, a través de la observación de las políticas del Ordenamiento Ecológico General del Territorio.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.



Unidad biofísica 143

En este sentido se revisó el sitio de cruce, y la unidad biofísica correspondiente Siendo la unidad ambiental biofísica 143, misma que corresponden las siguientes estrategias mismas que son congruentes con el proyecto en cuestión.

UAB 143
Estrategias
Aprovechamiento sustentable de ecosistemas, especies, genes y recursos naturales.
Aprovechamiento sustentable de los recursos forestales.
Valoración de los servicios ambientales.
Aprovechamiento sustentable de ecosistemas, especies, genes y recursos naturales.
Aprovechamiento sustentable de los suelos agrícolas y pecuarios.
Modernizar la infraestructura hidroagrícola y tecnificar las superficies agrícolas.
Aprovechamiento sustentable de los recursos forestales.
Valoración de los servicios ambientales.
Protección de los ecosistemas.
Racionalizar el uso de agroquímicos y promover el uso de biofertilizantes.
Restauración de ecosistemas forestales y suelos agrícolas.
Aplicación de los productos del Servicio Geológico Mexicano al desarrollo económico y social y al aprovechamiento sustentable de los recursos naturales no renovables.
Consolidar el marco normativo ambiental aplicable a las actividades mineras, a fin de promover una minería sustentable.
Rediseñar los instrumentos de política hacia el fomento productivo del turismo.

Orientar la política turística del territorio hacia el desarrollo regional.
Sostener y diversificar la demanda turística doméstica e internacional con mejores relaciones consumo (gastos del turista) – beneficio (valor de la experiencia, empleos mejor remunerados y desarrollo regional).
Mejorar las condiciones de vivienda y entorno de los hogares en condiciones de pobreza para fortalecer su patrimonio.
Prevenir y atender los riesgos naturales en acciones coordinadas con la sociedad civil.
Promover la Reducción de la Vulnerabilidad Física.
Incrementar el acceso y calidad de los servicios de agua potable, alcantarillado y saneamiento de la región.
Construir y modernizar la red carretera a fin de ofrecer mayor seguridad y accesibilidad a la población y así contribuir a la integración de la región.
Apoyar el desarrollo de capacidades para la participación social en las actividades económicas y promover la articulación de programas para optimizar la aplicación de recursos públicos que conlleven a incrementar las oportunidades de acceso a servicios en el medio rural y reducir la pobreza.
Integración de las zonas rurales de alta y muy alta marginación a la dinámica del desarrollo nacional.
Inducir acciones de mejora de la seguridad social en la población rural para apoyar la producción rural ante impactos climatológicos adversos.
Promover la diversificación de las actividades productivas en el sector agroalimentario y el aprovechamiento integral de la biomasa.
Llevar a cabo una política alimentaria integral que permita mejorar la nutrición de las personas en situación de pobreza.
Integrar a mujeres, indígenas y grupos vulnerables al sector económico-productivo en núcleos agrarios y localidades rurales vinculadas.
Promover la asistencia y permanencia escolar entre la población más pobre.
Fomentar el desarrollo de capacidades para el acceso a mejores fuentes de ingreso.
Atender desde el ámbito del desarrollo social, las necesidades de los adultos mayores mediante la integración social y la igualdad de oportunidades.
Promover la asistencia social a los adultos mayores en condiciones de pobreza o vulnerabilidad, dando prioridad a la población de 70 años y más, que habita en comunidades rurales con los mayores índices de marginación.
Procurar el acceso a instancias de protección social a personas en situación de vulnerabilidad.

III.6 Conclusiones

Derivado del análisis de las políticas contenidas en los diferentes instrumentos de planeación del desarrollo, la ejecución del Proyecto NO CONTRAVIENE ninguno de estos instrumentos, por el contrario la ejecución de este se encuentra dentro de los objetivos de cada uno de los instrumentos de planeación. Además existen medidas preventivas que tienen congruencia con los lineamientos tales como protección de los ecosistemas (aprovecho el camino existente y en base a este se propuso el sitio de cruce, se propone compensar el derribo de 10 árboles producto de la construcción del puente, dentro de las medidas está prohibido el uso plaguicidas (Agroquímicos), además el proyecto está orientado al desarrollo regional; además de construir y modernizar la red carretera a fin de ofrecer

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

mayor seguridad y accesibilidad a la población y así contribuir a la integración de la región.

IV. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA AMBIENTAL Y SEÑALAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL DETECTADA EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO. INVENTARIO AMBIENTAL

IV.1 Delimitación del área de estudio

IV .1.1 Delimitación de la zona de influencia del proyecto

En el sitio donde se pretende llevar a cabo la obra no cuenta con un ordenamiento ecológico por lo que se siguieron los siguientes criterios para delimitar el área de estudio:

- a) Dimensiones del proyecto y de distribución de obras y actividades: el proyecto comprende una superficie de 276.30 m² (0.0276 ha). Considerando las obras de maniobra, cuarto de maquinaria y banco de materiales se consideró un buffer de 100 m a partir del centro del puente, lo cual da una superficie de 31300m² (3.13 ha).



Figura 4.1 Área de influencia del proyecto.

- b) Factores sociales (poblados cercanos): los poblados que serán beneficiarios directos son El Porvenir Ballesteros y Llano de León.
- c) Rasgos ambientales: el sitio en cuestión presenta un paisaje homogéneo, la fisiografía está caracterizado por lomeríos y una baja/media presión antrópica. Las comunidades vegetales naturales aledaña son casi inexistentes y el uso de suelo y vegetación es agricultura.

IV .1.2 Delimitación del sistema ambiental

La delimitación del área de estudio es importante, ya que los elementos físicos y biológicos que se encuentran contenidos en ella, serán analizados en función de las interacciones que se presenten entre éstos elementos con las actividades que se realizarán durante el desarrollo del proyecto.

El Sistema Ambiental del proyecto, fue delimitado en base al enfoque de cuencas y microcuencas. Ubicando la zona dentro de la Región Hidrológica No. 21 "Río

Colotepec y otros”; en la Cuenca hidrológica del Río Colotepec y en la Subcuenca Río San Francisco.

Región Hidrológica No. 21 “Río Colotepec y otros”

Esta cuenca se localiza en terrenos de los distritos Juquila, Pochutla y Miahuatlán, se extiende desde el parteaguas de la Sierra Madre del Sur hasta la línea de costa; ocupa 3.77% de la superficie estatal; colinda al norte y oeste con la cuenca Río Atoyac (A) de la RH-20; al este con la cuenca Río Copalita y otros (B) de la RH-21; y por último al sur, con el Océano Pacífico. En general el régimen de lluvias es en verano, en promedio se registran láminas de precipitación total anual del orden de 1 300 mm, que significan un volumen de 4,868.5 Mm³, de los cuales escurren 1 399.3 Mm³ que equivalen al 28.4% del volumen total. La mayor parte de los suelos de la cuenca presentan fase lítica, algunos con fase química sódica y salino-sódica; la primera domina el lado este de la laguna Pastoría, los suelos sódico-salinos están distribuidos en el extremo oeste de la cuenca e incluyen zonas lacustres; una de las consecuencias del exceso de sales en el suelo es la reducción de su potencial para ser utilizado en la agricultura.

El Sistema Ambiental está caracterizado por la presencia de unidades ambientales que interactúan con los componentes bióticos, abióticos y socioeconómicos, esto permite evaluar la integridad de los ecosistemas y garantizar que los impactos ambientales derivados del proyecto, se encuentren dentro de los límites de tolerancia ambiental que permita la realización de las obras y actividades para la culminación de la etapa constructiva y operación del proyecto y que permita la continuidad de los procesos ecológicos y sociales.

La información del trazo del proyecto denominado: **Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” ubicado en el camino: San Sebastián Coatlán – El Porvenir Ballesteros – Llano León, en el Estado de Oaxaca**, sirvió como base para la delimitación del Sistema Ambiental, ya que nos presenta una visión de manera general de la localización del proyecto y en general a las condiciones ambientales del sitio y áreas cercanas.

Con ayuda del Simulador de Flujos de Agua SIATL Ver. 3.2 (INEGI, 2020), se delimitó la cuenca aguas arriba del proyecto, y se exportó en formato *.kml para su posterior análisis con el Sistema de Información Geográfico Global Mapper 16.0 y ArcGis (Cunningham, 2015) a partir de las coordenadas del levantamiento topográfico en un sistema de proyección UTM zona 14 norte, Datum WGS 84, se sobrepuso en una carta topográfica digital georeferenciada escala 1:50,000 de INEGI permito tener una visión general de cuestiones ambientales abióticas principalmente sobre: hidrología, curvas de nivel y morfología, así como los accesos y localidades cercanas que serán beneficiadas con la construcción de dicho puente.

Del área de estudio se pudo determinar que la vegetación no podría ser un elemento homogéneo, dado que hay presencia de siete tipos usos del suelo en la región, por lo que al haber presencia de diferentes tipos de uso del suelo y vegetación no se puede considerar como una unidad ambiental homogénea, por lo que fue necesario tomar en cuenta otros parámetros que permitieran la delimitación del sistema ambiental a una escala menor correspondiente con la ubicación del predio.

Como parte de las herramientas de análisis contenidos en el Software ArcGis, en particular se encuentra una herramienta diseñada para la delimitación de cuencas, “Hydrology”, por lo que para realizar la delimitación de la microcuenca

o sistema ambiental se empleó dicha herramienta que consiste en la ejecución de nueve pasos tal como se describe a continuación.

1. A partir del modelo de elevación del terreno se empleó la herramienta "Fill Sinks". Con esta herramienta se rellenaron las imperfecciones existentes en la superficie del modelo digital de elevaciones, de tal forma que las celdas en depresión alcancen el nivel del terreno de alrededor, con el objetivo de poder determinar de forma adecuada la dirección del flujo.
2. El segundo paso fue emplear la herramienta "Flow direction", con lo que se definió la dirección del flujo buscando el camino descendente de una celda a otra.
3. El paso tres se realizó mediante la herramienta "Flow accumulation", se creó el raster de acumulación de flujo en cada celda. Se determinó el número de celdas de aguas arriba que vierten sobre cada una de las celdas inmediatamente aguas abajo de ella.
4. Para el paso cuatro se empleó "Stream definition" se clasificaron las celdas con acumulación de flujo superior a un umbral especificado por el usuario como celdas pertenecientes a la red de flujo. El umbral debe ser especificado como el número de celdas vertientes a la que se está clasificando en cada momento. Aquí se debe entrar a sopesar que valor sería el más indicado, ya que si el valor de acumulación es muy bajo muchos pixeles serán seleccionados como pertenecientes a la red hídrica, si por lo contrario, el valor del pixel es muy alto solo aquellos drenajes de orden alto serían definidos como red hídrica. En otras palabras, seleccionar un valor bajo del umbral significa que obtendremos afluentes pequeños en nuestra red de drenajes, en cambio un valor alto, modela los drenajes de mayor tamaño, por lo que se emplearon valores bajos, dado que el objetivo fue la delimitación de la microcuenca, el resultado fue la definición de una red de flujo o red hídrica
5. Obtenida la red de flujo se empleó el paso cinco "Stream Link" el cual divide el cauce en segmentos no interrumpidos. Es decir, que dichas secciones en las que se divide el recorrido del flujo serán segmentos que conectan dos uniones sucesivas, una unión y un punto de desague o una unión y una división del área de drenaje
6. En el paso seis mediante "Stream Order" se creó un orden de corrientes mediante el método Strahler, el orden de la corriente se incrementa cuando se cruzando dos drenajes del mismo orden. Dos drenajes de diferentes órdenes no se traducirán en un aumento del orden de la siguiente corriente, con lo cual se categorizan los números de orden de corriente de la red hídrica
7. Una vez definido el orden de corrientes se creó un shape de drenaje empleando "Stream Feature", esto nos permitió visualizar efectivamente mediante líneas toda la red de drenaje del área en donde se ubican los puntos de exploración, siendo este el paso siete
8. Con base a la red de drenaje generada el paso ocho fue determinar los puntos donde se cortan cada uno de los drenajes, es decir convierte los vértices a punto. Podemos determinar un punto al inicio, la mitad o al final de cada tramo de corriente, para este caso nos interesaron los puntos finales que es donde hay acumulación de flujo y es el punto importante para determinación de las cuencas, esto se realizó mediante "Feature vértice to point"

9. El paso nueve fue delinear una microcuenca por cada uno de los segmentos de cauce definidos en el paso anterior mediante “Watershed Delineation” el resultado fue la delimitación de las dos microcuencas en donde se ubica el puente a construir.

Con esto, se tiene la certeza que el Sistema ambiental definido para el proyecto, cumple con la condición de estar ubicado en una unidad ambiental homogénea, en este caso la microcuenca se delimita en solo un sistema ambiental, la cual desde el concepto de cuenca hidrológica cumple con el objetivo de cumplir como una unidad ambientalmente homogénea, tal como se observa el sitio del proyecto, la cual podría fungir como sistema Ambiental.

El resultado del análisis de la información es la delimitación del Sistema Ambiental del proyecto con una superficie de 9,251.58 ha.

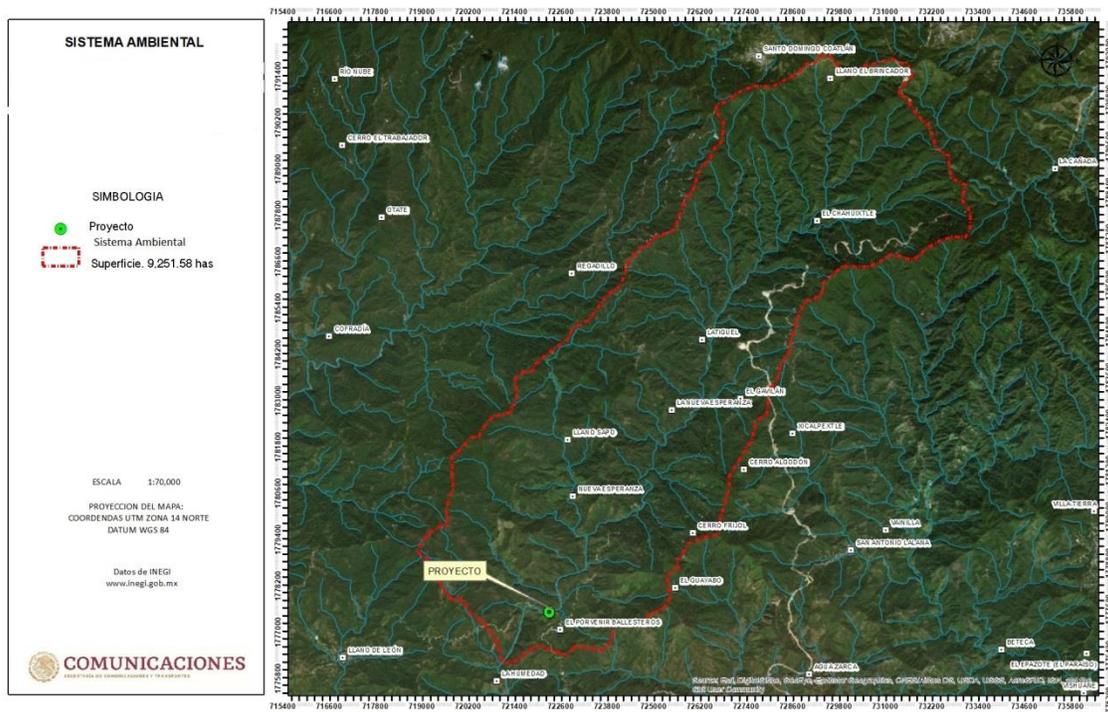


Figura 4.2 Sistema ambiental y ubicación del puente.

IV.2 Caracterización y análisis del sistema ambiental

El análisis de los rasgos abióticos característicos se realizó con el Sistema de Información Geográfica para la Evaluación del Impacto Ambiental (**SIGEIA**), ya que es una herramienta que ayuda al ciudadano a identificar las características físicas y/o ambientales, así como los diferentes instrumentos jurídicos que le aplican a un espacio dado en donde se pretende construir un proyecto de impacto ambiental (SEMARNAT, 2018). Esta herramienta está disponible en la página electrónica: <https://mapas.semarnat.gob.mx/sigeia/#/pub/sigeia>

IV.2.1 Aspectos abióticos

a) Clima: en el SA se presentan dos tipos climáticos. Aw1: Cálido subhúmedo, temperatura media anual mayor de 22°C y temperatura del mes más frío mayor de 18°C. Precipitación del mes más seco menor de 60 mm; lluvias de verano con

índice P/T entre 43.2 y 55.3 y porcentaje de lluvia invernal del 5% al 10.2% del total anual. Ocupa una superficie dentro del **SA** de 5329.65 ha y en el **AIP** 0.785 ha.

(A)C(w2): Semicálido subhúmedo del grupo C, temperatura media anual mayor de 18°C, temperatura del mes más frío menor de 18°C, temperatura del mes más caliente mayor de 22°C. Precipitación del mes más seco menor a 40 mm; lluvias de verano con índice P/T mayor de 55 y porcentaje de lluvia invernal del 5% al 10.2% del total anual. Ocupa una superficie dentro del **SA** de 3921.92 ha.



Figura 4.3 Tipos climáticos del sistema ambiental y el proyecto.

b) Geología y geomorfología: Los tipos de roca predominante en el SA y el AIP es la roca metamórfica del tipo Gneis (**J(Gn)**). Las descripciones que a continuación se presentan es de acuerdo con el Servicio Geológico Nacional (SGN, 2017).

Las rocas metamórficas (del griego *meta*, cambio, y *morphe*, forma, “cambio de forma”) resultan de la transformación de rocas preexistentes que han sufrido ajustes estructurales y mineralógicos bajo ciertas condiciones físicas o químicas, o una combinación de ambas, como son la temperatura, la presión y/o la actividad química de los fluidos agentes del metamorfismo. Estos ajustes, impuestos comúnmente bajo la superficie, transforman la roca original sin que pierda su estado sólido generando una roca metamórfica. La roca generada depende de la composición y textura de la roca original, de los agentes del metamorfismo, así como del tiempo en que la roca original estuvo sometida a los efectos del llamado proceso metamórfico. Por la naturaleza de su origen puede haber una gradación completa entre las rocas metamórficas y las ígneas o sedimentarias de las que se formaron. El estudio de estas rocas provee información muy valiosa acerca de procesos geológicos que ocurrieron dentro de la Tierra y sobre su variación a través del tiempo.

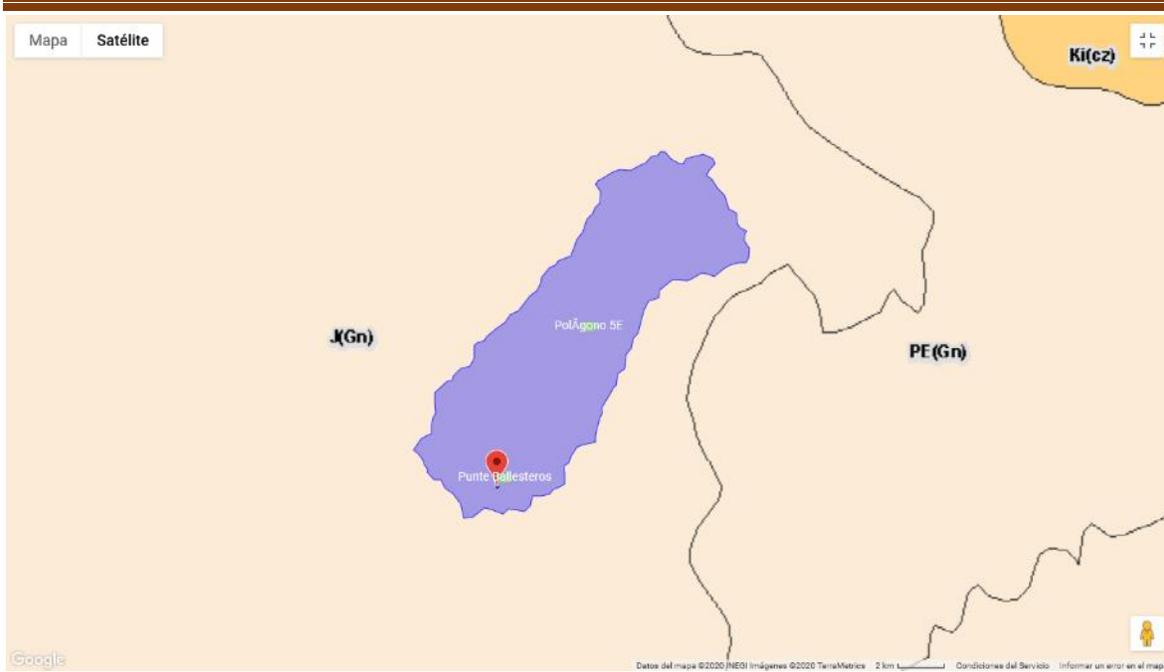


Figura 4.4 Tipos geológicos del SA y el proyecto.

c) Suelos: Para el SA se registran 6 tipos de suelo y en el proyecto se registra un solo tipo de suelo, el Umbisol. El tipo de suelo que más área ocupa en el SA como primer grupo de suelo es el Umbisol, en segundo lugar es el luvisol y Leptosol.

El **Luvisol** del latín *lumi, luo*: lavar. Literalmente, suelo con acumulación de arcilla. Son suelos que se encuentran en zonas templadas o tropicales lluviosas. La vegetación es generalmente de bosque o selva y se caracterizan por tener un enriquecimiento de arcilla en el subsuelo. Son frecuentemente rojos o amarillentos, aunque también presentan tonos pardos, que no llegan a ser oscuros. Se destinan principalmente a la agricultura con rendimientos moderados. En algunos cultivos de café y frutales en zonas tropicales, de aguacate en zonas templadas, donde registran rendimientos muy favorables. Con pastizales cultivados o inducidos pueden dar buenas utilidades en la ganadería. Los aserraderos más importantes del país se encuentran en zonas de Luvisoles, sin embargo, debe tenerse en cuenta que son suelos con alta susceptibilidad a la erosión.

Tabla 4.1 Tipos de suelo presentes en el SA y el proyecto. En la tabla los acrónimos significan: Luvisol (LV); Regosol (RG); Leptosol (LP); Endoléptico (len); Epiléptico (lep); Dístrico (dy); Umbrico (um); Eutrico (eu); Umbrihúmico (huu); Crómico (cr); Arénico (ar) y Dístrico (dy).

Clave edafológica	Primer grupo de suelo	Segundo grupo de suelo	Calificador 1 del suelo. Adjetivos de Unidades	Tercer grupo de suelo	"Tercer calificador del suelo, propiedades del suelo "	Calificador 2 del suelo. Adjetivos de Unidades	"Calificador del grupo de suelo, propiedades del suelo "	"Segundo calificador del suelo, propiedades del suelo"	Calificador 3 del suelo. Adjetivos de Unidades	Componente
LVdylen+LPum+LVcrdy/3	LV	LP	DY	LV	DY	-	LEN	UM	DR	SA
RGeulep+LPeu+PHarlen/1R	RG	LP	EU	PH	LEN	-	LEP	EU	AR	SA
LVhulen+LPhuu/3	LV	LP	HU	-	-	-	LEN	HUU	-	SA
LPdy+RGdylep+LVdylen/2	LP	RG	-	LV	LEN	DY	DY	LEP	DY	SA
LVhulen+LPhuu/3	LV	LP	HU	-	-	-	LEN	HUU	-	AIP

El **Leptosol** incluye a los litosoles, son suelos muy someros sobre roca continua y suelos extremadamente gravillosos y/o pedregosos. Se encuentran en todos los climas y con muy diversos tipos de vegetación, en todas las sierras de México, barrancas, lamerías y en algunos terrenos planos. Se caracterizan por su profundidad menor de 10 centímetros, limitada por la presencia de roca, tepetate o caliche endurecido. Su fertilidad natural y la susceptibilidad a la erosión son muy variable dependiendo de otros factores ambientales. El uso de estos suelos depende principalmente de la vegetación que los cubre. En bosques y selvas su uso es forestal; cuando hay matorrales o pastizales se puede llevar a cabo un pastoreo más o menos limitado y en algunos casos se destinan a la agricultura, en especial al cultivo de maíz o el nopal, condicionado a la presencia de suficiente agua. No tiene subunidades y su símbolo es (1).

Los **Regosoles** forman un grupo remanente taxonómico que contiene todos los suelos que no pudieron acomodarse en alguno de los otros GSR. En la práctica, los Regosoles son suelos minerales muy débilmente desarrollados en materiales no consolidados que no tienen un horizonte mólico o úmbrico, no son muy someros ni muy ricos en gravas (Leptosoles), arenosos (Arenosoles) o con materiales flúvicos (Fluvisoles). Los Regosoles están extendidos en tierras erosionadas, particularmente en áreas áridas y semiáridas y en terrenos montañosos. Suelos débilmente desarrollados en material no consolidado; del griego *rhegos*, manta.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

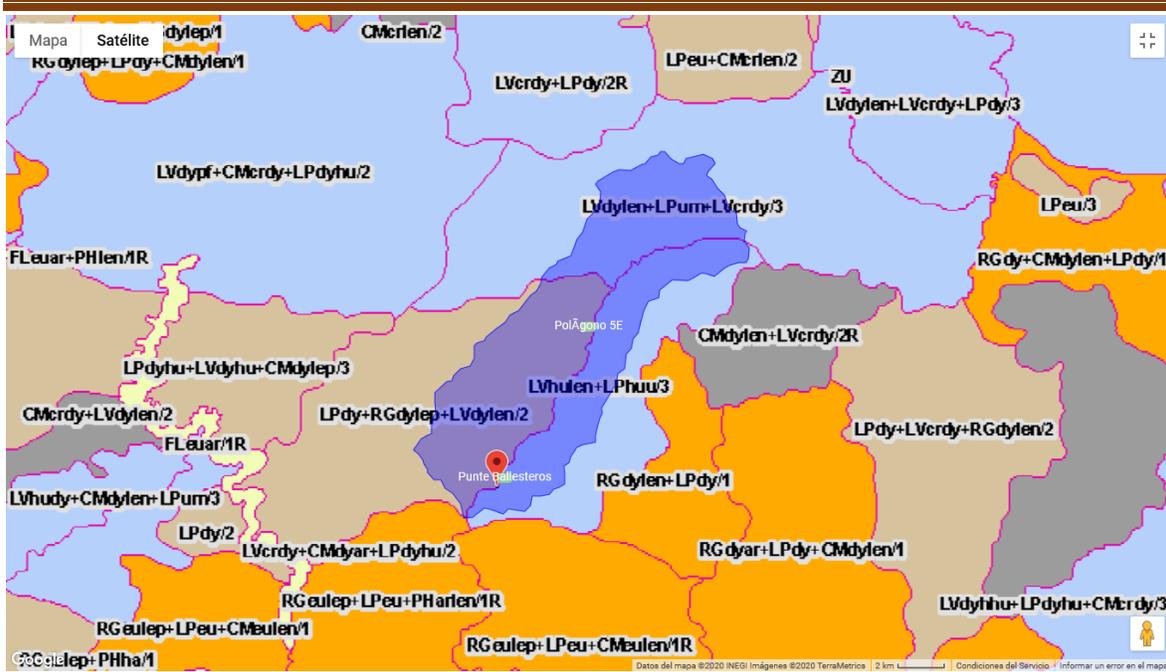


Figura 4.5 Tipos de suelos presentes en el SA y el proyecto.

d) Hidrología superficial:

Región Hidrológica No. 21 “Río Colotepec y otros” Esta cuenca se localiza en terrenos de los distritos Juquila, Pochutla y Miahuatlán, se extiende desde el parteaguas de la Sierra Madre del Sur hasta la línea de costa; ocupa 3.77% de la superficie estatal; colinda al norte y oeste con la cuenca Río Atoyac (A) de la RH-20; al este con la cuenca Río Copalita y otros (B) de la RH-21; y por último al sur, con el Océano Pacífico. En general el régimen de lluvias es en verano, en promedio se registran láminas de precipitación total anual del orden de 1 300 mm, que significan un volumen de 4,868.5 Mm³, de los cuales escurren 1 139.3 Mm³ que equivalen al 23.4% del volumen total. La mayor parte de los suelos de la cuenca presentan fase lítica, algunos con fase química sódica y salino-sódica; la primera domina el lado este de la laguna Pastoría, los suelos sódlco-salinos están distribuidos en el extremo oeste de la cuenca e incluyen zonas lacustres; una de las consecuencias del exceso de sales en el suelo es la reducción de su potencial para ser utilizado en la agricultura.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.



Figura 4.6 Hidrología superficial, cuencas y subcuencas hidrológicas.

e) Características físico químicas y microbiológicas del sitio de cruce del proyecto: Para el sitio donde cruzara el río se tomó una muestra de agua la cual arrojó valores fuera del rango en los parámetros determinados por la NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-127-SSA1-1994, "SALUD AMBIENTAL, AGUA PARA USO Y CONSUMO HUMANO-LIMITES PERMISIBLES DE CALIDAD Y TRATAMIENTOS A QUE DEBE SOMETERSE EL AGUA PARA SU POTABILIZACION". Estos son:

Tabla 4.2 Parámetros resultados del análisis del agua

Parámetro	Resultado	Valor máximo
Turbiedad	1.90	3
Color verdadero	130	15
Nitritos	0.63	0.90
Hierro	0.51	0.3
Organismos coliformes totales	110	<1.1

El valor elevado en la turbiedad y el color se debe a que la muestra se tomó en la temporada de lluvias. El valor de los nitritos da cuenta de lo conservado del SA. Los parámetros restantes se encuentran dentro del rango de valores citados para dicha norma y se presentan en la siguiente imagen:



Santa Amalia No. 117-A Col. Cuauhtemoc C.P. 68030 Oaxaca, Oax. Teléfono: 01 (951) 132 06 28
Tel. Fax 01 (951) 51 664 33 E-mail. laaactolab@hotmail.com

Página 1 de 1

INFORME DE ENSAYOS

ORDEN DE TRABAJO: 00432 No. DE INFORME: LAA-00903 /20
FECHA DE INFORME:

DATOS DEL CLIENTE:

NOMBRE / RAZÓN SOCIAL: SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

IDENTIFICACIÓN DE LA MUESTRA:

FOLIO ASIGNADO: 00903

MUESTRA: Agua de Rio

Municipio San Sebastian Coatlán

Puente Vehicular "Porvenir Ballesteros" Ubicado en el camino

San Sebastian Coatlán, El Porvenir Ballesteros-Llano León

Localidad El Porvenir Ballesteros

CANTIDAD DE MUESTRA: 02 lt.

FECHA DE ANÁLISIS Y RECEPCIÓN : 03 de Septiembre del 2020

MUESTREADA POR: el Ciente

METODOLOGÍA EMPLEADA:

TIPO DE ENSAYO: Físico - Químico y Microbiológico

NORMA DE REFERENCIA: Modif. NOM-127-SSA1-2017

ENSAYO	RESULTADO	UNIDADES	VALOR MÁX
Especificaciones Sanitarias			
FÍSICAS			
Turbiedad	1,90	UNT	3
pH (potencial de hidrógeno)	8,0	unidades de pH	6.5 a 8.5
Color verdadero	130	UC	15
QUÍMICAS			
Alcalinidad Total	128	mg/l	
Dureza Total (CaCO3)	48	mg/l	500
Fluoruros (como F-)	0,05	mg/l	1,5
Nitratos (cómo N-NO3-)	6,60	mg/l	11,00
Nitritos (cómo N-NO2-)	0,63	mg/l	0,90
Sólidos Disueltos Totales	77	mg/l	1000
Sulfatos (como SO4=)	< 20	mg/l	400
Sustancias activas al azul de Metileno	0,00	mg/l	0,5
METALES Y METALOIDES			
Hierro	0,51	mg/l	0,3
RESIDUALES DE LA DESINFECCIÓN			
Cloro residual libre	0,10	mg/l	0.2-1.5
Cloruros	35,45	mg/l	

MICROBIOLÓGICAS			
E. Coli o Coliformes Fecales	< 1,1	NMP/100 ml	< 1,1
Organismos Coliformes Totales	110	NMP/100 ml	< 1,1

Comentarios: Los parámetros remarcados exceden la Norma. Contiene Coliformes los cuales se eliminan con la cloración o potabilización.

REALIZÓ	REVISÓ Y AUTORIZÓ
ING. LORENA CORONA GALVÁN	QUIM. GEORGINA M. PÉREZ PÉREZ



Este informe no podrá ser reproducido total o parcialmente sin la autorización escrita del laboratorio los resultados aquí reportados se refieren exclusivamente a la muestra especificada. LAAACTOLAB declina toda responsabilidad por el uso indebido o incorrecto que se hiciere de este informe.

Figura 4.7 Resultados del análisis de agua del laboratorio.

IV.2.2 Aspectos bióticos
MÉTODO

a) Vegetación terrestre: se realizó trabajo de campo en el periodo del 29 agosto al 02 de septiembre de 2020. Se consultó las especies de posible incidencia por medio de las colecciones biológicas de la UNAM (Datos abiertos UNAM). Se realizó un muestreo dirigido (BOLFOR, 2000), en el cual se buscaron sitios representativos de los diferentes tipos de vegetación. Por el tipo de vegetación presente en el área se consultó a Salas-Morales et al., (2003), Salas-Morales et al., (2007) y Pennington y Sarukhán (2005). Además se cotejo con los herbarios virtuales: Tropicos, J STOR Global Plants y Unibio-UNAM se revisaron para cotejar las determinaciones. Se enfatizó en la estructura arbórea y en elementos que pudieran estar incorporados en las listas de protección (NOM-059-SEMARNAT-2010, Lista roja de la CITES y UICN). Los tipos de vegetación se diferenciaron con base en atributos fisonómicos y la nomenclatura usada combina criterios de las clasificaciones de Miranda y Hernández-X. (1963) y Rzedowski (1978).

Para conocer la composición se establecieron dos transecto de 20 m x 100 m, uno se estableció en el Área de influencia del proyecto (AIP) y otro en el SA (figura 4.8).



Figura 4.8 Transecto para el monitoreo de la flora silvestre.

Tabla 4.3 Ubicación de los transectos de la vegetación

Transecto	Coordenada de inicio		Coordenada final	
AIP	673192.02 E	1851655.10 N	673210.39 E	1851571.96 N
SA	674103.06 E	1854006.17 N	674047.72 E	1854078.58 N

Para comparar la diversidad del AIP se seleccionó un área dentro del SA a una distancia en línea recta de 18.3 km.

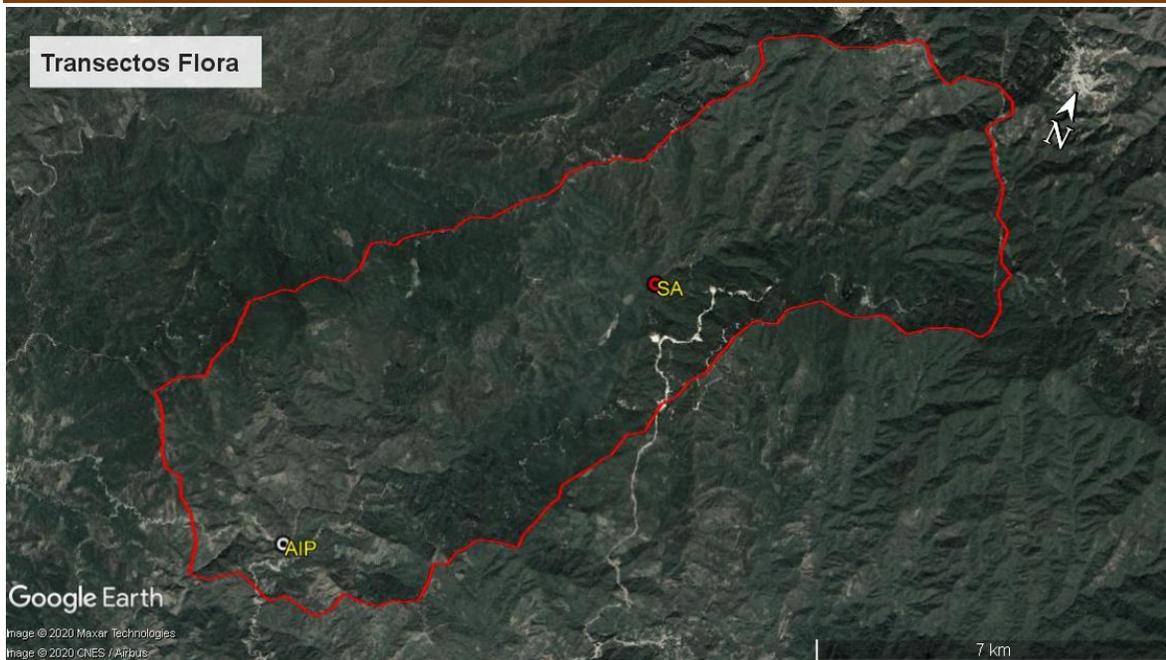


Figura 4.9 Ubicación de los transectos del AIP y el SA

b) Fauna: Se realizó trabajo de campo en el periodo del 29 agosto al 02 de septiembre de 2020. Se estableció dos transecto de 1000 m por 5 m de ancho sobre el margen del rio, uno se estableció en el AIP y otro en el SA.

Tabla 4.4 Ubicación de los transectos para la fauna silvestre

Transecto	Coordenada de inicio		Coordenada final	
AIP	721791.90 E	1777390.53 N	722313.47 E	1777784.26 N
SA	726287.07 E	1784842.07 N	726791.35 E	1785610.93 N



Figura 4.10 Transecto para el monitoreo de la fauna silvestre.

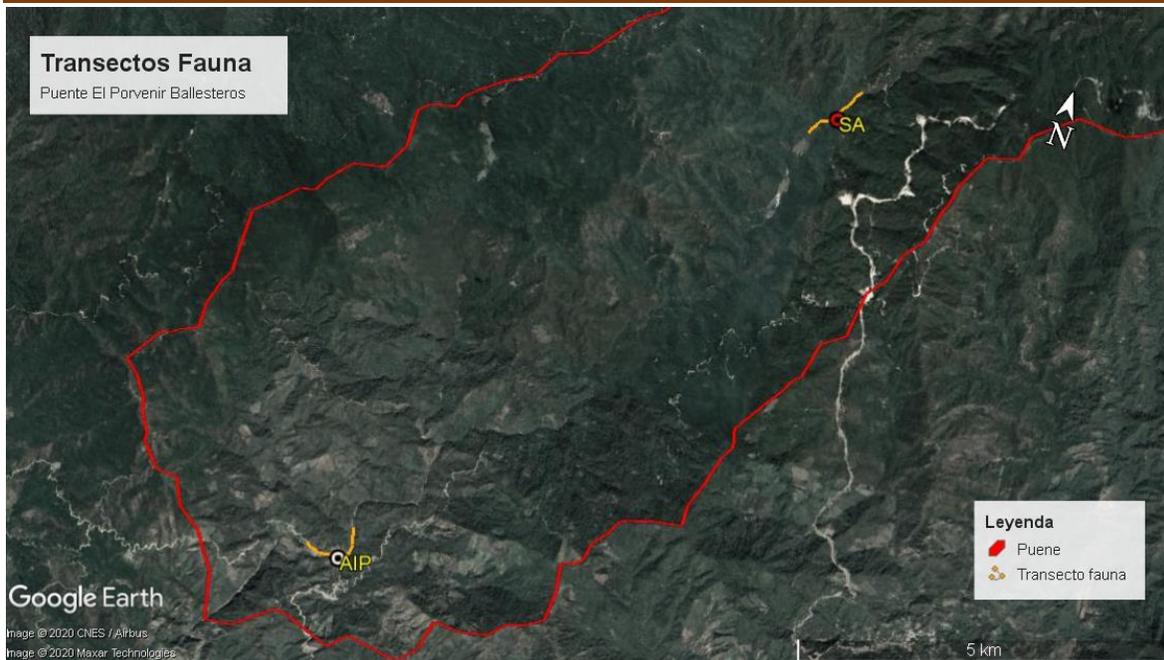


Figura 4.11 Transecto para el monitoreo de la fauna silvestre dentro del AIP vs SA.

Nota: para conocer las especies de posible incidencia dentro del área de influencia del proyecto, se elaboró una revisión en el portan de base de datos abiertos de la UNAM (<https://datosabiertos.unam.mx/>) y del portal VerNet (<http://portal.vernet.org/publishers>) que es una compilación de bases de datos de diferentes instituciones a nivel mundial. Para el grupo de las aves se consultó el trabajo monográfico de Binford (1987), para el grupo de los mamíferos se consultó a Goodwin (1969), para el grupo de los anfibios y reptiles se consultó a Martin-Regalado et al., (2016) y para los peces se consultó a Martínez Ramírez et al. (2004).

Reptiles y anfibios: con el fin de conocer la diversidad de los herpetozoos se realizó búsquedas intensivas en el suelo, la hojarasca, en las oquedades de los árboles, en cuerpos de agua y entre las rocas, con el objetivo de capturar organismos con la mano, el pie, pinzas y/o ganchos (García-Grajales, 2008), a los individuos solo se les tomo fotos con una cámara SONY DSC-HX400V a las estructuras que pudieran servir para la identificación correcta, siguiendo las recomendaciones de García-Grajales (2008). Los individuos se identificaron con el trabajo de Flores-Villela et al. (1995) y con las claves de Köhler (2003, 2011).

Aves: se realizó un de observación por día para cada transecto. Se utilizó el método de Cuenta en Puntos Fijos (Ralph et al. 1996), en el transecto se establecieron 10 puntos de observación (estaciones) separados por un mínimo de 100 m, y una estancia de 10 minutos por estación; durante este tiempo se registran todas las aves vistas o escuchadas alrededor de este punto en una circunferencia variable que depende de las condiciones de visibilidad. La observación se realizó con binoculares Celestron de 10 x 50 mm. Para la identificación de las especies se utilizaron las guías de aves de Peterson y Chalif (2000), Howell y Webb (1995) y Allen-Sibley (2000). Así mismo, se realizaron grabaciones y se analizaron con la aplicación BirdNet (Kahl, 2020).

Mamíferos: Se realizaron recorridos a lo largo del transecto para el registro de huellas, excretas, restos de comida y observaciones. Para capturar mamíferos

terrestres de talla pequeña no voladores (*i. e.*, roedores e insectívoros) se colocaron 5 trampas Sherman plegables de aluminio espaciadas cada 10 m, las trampas se cebaron con avena, se colocaron dos trampas cámara sobre senderos. Los individuos o indicios se identificaron con las huellas con la guía de Aranda (2000) y con las claves de Hall (1981), Álvarez et al. (1994) y Medellín et al. (1997).

Análisis de datos

La composición de poblaciones y comunidades se analizó mediante el uso de índices de diversidad a una escala dentro de las comunidades (alfa) y a través del recambio entre estas (beta).

Diversidad alfa: Para conocer la diversidad entre el área del proyecto y en el sistema ambiental se estimó la diversidad verdadera (Jost, 2006) obteniendo a partir del exponencial de índice de entropía de Shannon (op. cit.):

$${}^1D = \exp(H') = \exp\left[-\sum_{i=1}^s p_i \ln p_i\right]$$

Para probar la hipótesis nula de que las diversidades provenientes de las dos muestras son iguales (proyecto vs SA), se siguió el procedimiento modificado por Hutcheson (citado por Zar, 1996).

Así mismo, se estimó el índice de dominancia, ya que además de considerar el valor de importancia de cada especie consideran también el número total de especies en la comunidad. Se empleó el índice de Simpson representa la probabilidad de que 2 individuos seleccionados aleatoriamente en una comunidad infinita corresponda a la misma especie.

$$D = 1 - \sum (p_i)^2$$

Donde

D=índice de diversidad Simpson

Pi= proporción de individuos de la especie, en la comunidad

Este índice concede poca importancia a especies no abundantes. La gama de valores va de 0 (diversidad baja) hasta un máximo de (1-1/S) en S=número de especies.

Se estimó el índice de Shannon-Wiener. Asume que todas las especies están representadas en las muestras; indica qué tan uniformes están representadas las especies (en abundancia) teniendo en cuenta todas las especies muestreadas. Adquiere valores entre cero, cuando hay una sola especie, y el logaritmo de S, cuando todas las especies están representadas por el mismo número de individuos.

$$H' = -\sum p_i \ln p_i$$

donde:

pi = abundancia proporcional de la especie i

In = logaritmo natural

Para conocer la proporción de la diversidad observada con relación a la máxima diversidad esperada, se empleó la equidad de Pielou, sus valores van de 0 a 1, de forma que 1 corresponde a situaciones donde todas las especies son igualmente abundantes (Magurran, 1988).

$$J' = \frac{H'}{H'_{\max}}$$

Donde:

H' = índice de Shannon

$H'_{\max} = \ln(S)$.

Se arreglaron los datos en una matriz de abundancia y analizo con el programa PAST 3.01 (Hammer et al., 2001).

Diversidad Beta: Para poder hacer comparaciones y estimar el grado de afectación del proyecto en el SAR y debido a lo heterogéneo del área se empleó un análisis de diversidad beta (Koleff et al., 2003). La diversidad beta se ha definido como el grado de reemplazo o cambio biótico a través de gradientes ambientales, para nuestro caso se evaluó con base en índices o coeficientes de similitud de Jaccard y Sørensen (Moreno, 2001), basados en incidencia, para lo cual se empleó la siguiente formula, para calcular el índice de similitud de Jaccard:

$$I_J = \frac{c}{a+b-c}$$

Donde

a = número de especies presentes en el sitio A (Bancos)

b = número de especies presentes en el sitio B (SAR)

c = número de especies presentes en ambos sitios A y B

y para calcular el índice de similitud de Sorensen se empleo

$$I_S = \frac{2c}{a+b}$$

Al igual que Jaccard tienen las mismas variables

Se arreglaron los datos en una matriz de presencia ausencia y analizo con el programa SPADE (Chao y Shen, 2010).

Para conocer el número de especies a registrar se empleó el estimador no paramétrico de Chao 1 basado en la abundancia. Esto quiere decir que los datos que requiere se refieren a la abundancia de individuos que pertenecen a una determinada clase en una muestra. Una muestra es cualquier lista de especies en un sitio, localidad, cuadrante, país, unidad de tiempo, trampa, etcétera (Chao, 1984). Para el cálculo de los valores de los parámetros del modelo se utilizó el programa EstimateS 7.0 (Colwell, 2005). Aunado a esto se crearon curvas de acumulación de especies para el total de la comunidad con ayuda del programa Species Accumulation Functions Ver. Beta, se siguió el procedimiento propuesto por Jiménez-Valverde y Hortal (2003).

RESULTADOS

COMPONENTE FLORA

La consulta de literatura y herbarios virtuales reportan 799 especies de posible incidencia a nivel municipal. A nivel de comunidad, la **riqueza** de especies dentro de los sitios de muestreo del **área de influencia del proyecto (AIP)** es de 16 especies y 23 en sitios de muestreo el **SA**, la **abundancia** de 39 y 59 individuos registrados para el **AIP** y **SA** respectivamente. La **dominancia** baja con el índice de Simpson muestra valores bajos (**Proyecto**= 0.07561; **SA**= 0.06061), los valores elevador en la dominancia se espera en bosques con especies dominantes como bosques de pino o bosques de encino, en el cual tienen una o dos especies predominantes. La diversidad medida con el índice de equidad de **Shannon** muestra valores en el orden de $H' = 2.664$ para el **AIP** y de $H' = 2.95$ para el **SA**, estos valores representan el 966% para el **proyecto** y 94% para el **SA** de la diversidad máxima esperada medida con el índice de **equidad de Pielou**, la

prueba de *t* modificada por Hutcheson muestra que el área del proyecto y el SA muestra diferencia estadísticamente significativa ($t = -2.0913$, $p = 0.039261$), lo que indica que la composición de ambas comunidades son estadísticamente diferentes.

Tabla 4.5 Comparación de la diversidad alfa entre el SAR y el sitio del proyecto, para el total de la comunidad de flora.

Comunidad de vertebrados		
Variable	AIP	SA
Riqueza	16	23
Individuos	39	59
D_Simpson	0.07561	0.06061
H' Shannon	2.664	2.95
Pielou_J	0.9607	0.9407
Chao-1	17	27.67
Jost 1_D	14.354	19.106

Tabla 4.6 Especies identificadas que se encuentran en la zona del proyecto (AIP) y el SA, * indica que la especie se ubica dentro del polígono de construcción.

TAXA	AIP	SA	Porte
<i>Salix humboldtiana</i> *		1	Árbol
<i>Inga vera</i> *	4	2	Árbol
<i>Andira inermis</i> *	2	3	Árbol
<i>Inga sp.</i> *	1	2	Árbol
<i>Miconia hemenostigma</i>	4	3	Árbol
<i>Pinus oocarpa</i>		1	Árbol
<i>Pseudobombax ellipticum</i>		1	Árbol
<i>Cecropia obtusifolia</i> *	1	6	Árbol
<i>Mimosa polycarpa</i>		1	Árbol
<i>Psidium guajava</i>	3	1	Árbol
<i>Citharexylum mocinnii</i>		1	Árbol
<i>Quercus magnoliifolia</i>		3	Árbol
<i>Quercus martinezii</i>		4	Árbol
<i>Byrsonima crassifolia</i> *	2	1	Árbol
<i>Syzygium jambo</i> *	1	2	Árbol
<i>Homalium trichostemon</i>	1		Árbol
<i>Ageratum microcephalum</i>	3	2	Hierba
<i>Alloispermum integrifolium</i>	2	5	Hierba
<i>Baccharis multiflora</i>	4	3	Hierba
<i>Baccharis trinervis</i>	2	6	Hierba
<i>Bartlettina sordida</i>	3	2	Hierba

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

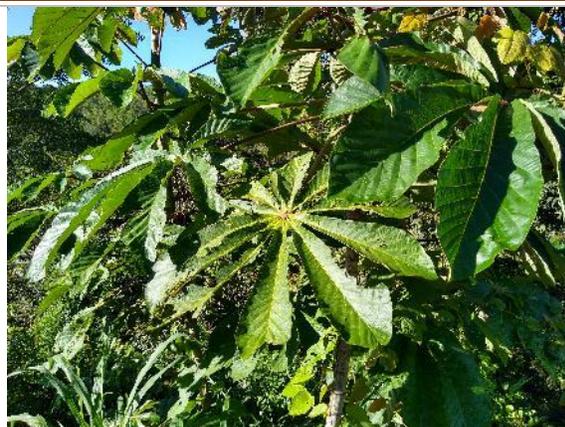
TAXA	AIP	SA	Porte
<i>Chromolaena collina</i>		1	Hierba
<i>Cirsium conspicuum</i>	2	5	Hierba
<i>Cosmos sulphureus</i>	4	3	Hierba

Tabla 4.7 algunas de las plantas más representativas registradas.

	
<p><i>Salix humboldtiana</i></p>	<p><i>Inga vera</i></p>
	
<p><i>Andira inermis</i></p>	<p><i>Inga sp.</i></p>
	
<p><i>Miconia hemenostigma</i></p>	<p><i>Pinus oocarpa</i></p>



Pseudobombax ellipticum



Cecropia obtusifolia



Mimosa polycarpa



Psidium guajava



Citharexylum mocinnii



Quercus magnoliifolia

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán - El porvenir Ballesteros - Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.



Quercus martinezii



Syzygium jambo



Homalium trichostemon



Byrsonima crassifolia



Bosque de galería



Boque de Pino en el SA

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

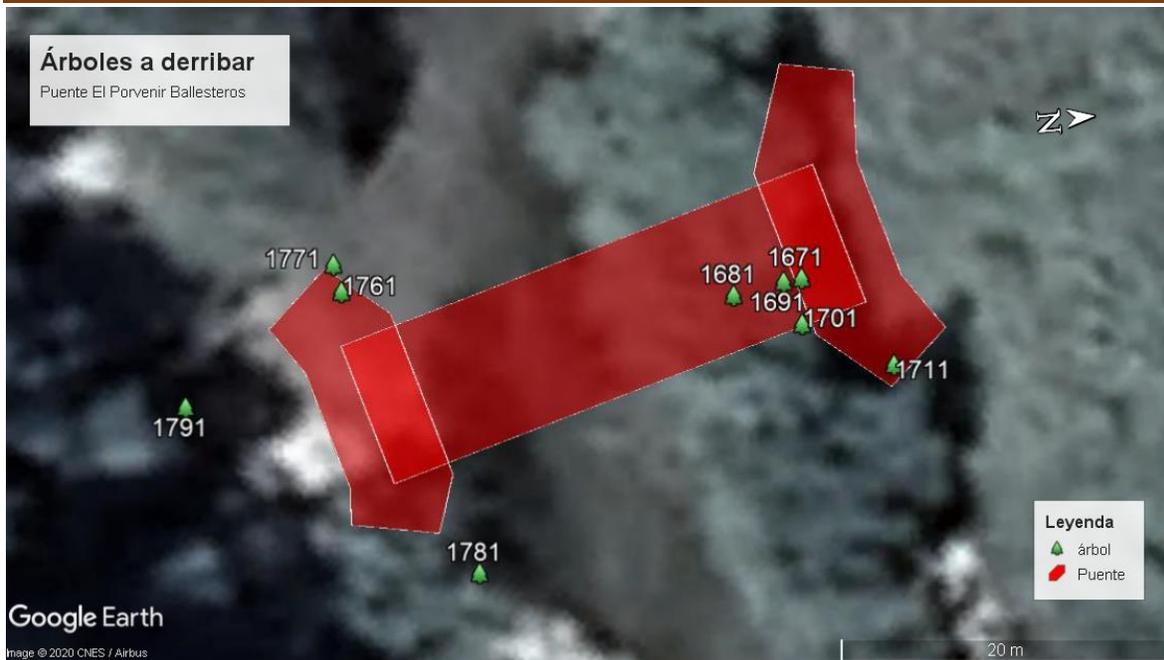


Estado de conservación-FLORA

Dentro del área de influencia del proyecto **NO** se registró una especie dentro de la NOM-059-SEMARNAT-2010.

En la tabla las siglas indican las especies que se derribarían las siglas indican: *Salix humboldtiana* (SH), *Inga vera* (IV), *Inga sp* (IS), *Andira inermis* (AI), *Cecropia obtusifolia* (CO), *Syzygium jambo* (SJ) y *Byrsonima crassifolia* (BC).

Id	Especie	Altura (m)	DAP (cm)		
			Rama 1	Rama 3	Rama 3
1661	IV	8	26		
1671	ZJ	5	11		
1681	AI	2	11		
1691	IV	8	16		
1701	AI	9	13	9	16
1711	CO	10	18		
1761	IV	9.5	22	21	
1771	IV	9	29		
1781	IS	4	16		
1791	BC	5	12	10	



Tipos de vegetación y/o uso de suelo en el AIP

En el área de influencia del proyecto se presentan dos tipos de vegetación y/o uso de suelo el bosque de galería y Potreros.

Bosque de galería. Este tipo de vegetación es difícil de caracterizar debido a su heterogeneidad. Sin embargo, es fácil distinguirlo por mantenerse siempre verde, ya que se ubica en franjas delgadas a lado de los ríos y por su altura, pues allí los árboles alcanzan hasta 12 m. Las especies más conspicuas son *Inga vera*, *Andira inermis*, *Salix humboldtiana* y *Syzygium jambo*.



Vegetación de bosque de galería.

Potrero: En las partes cercanas a caminos existen zonas extensas de potrero. En estas áreas se practica la ganadería dominados por arbustos *Solanum rudepanum* y *Piper hispidum.*; y especies de *Paspalum conjugatum* y *Cynodon plectostachyus.*



Uso de suelo de potrero.

Tabla 4.7 Especies leñosas potenciales de flora.

Taxón	Agavaceae
Acanthaceae	Manfreda umbrophila
Barleria oenotheroides	Amaranthaceae
Elytraria imbricata	Alternanthera lanceolata
Justicia caudata	Iresine diffusa
Ruellia eumorphantha	Amaryllidaceae
Ruellia hookeriana	Bomarea edulis
Ruellia matagalpae	Sprekelia formosissima
Ruellia petiolaris	Anacardiaceae
Ruellia stemonacanthoides	Pistacia mexicana
Stenostephanus oaxacanus	Rhus oaxacana
Adiantaceae	Rhus standleyi
Adiantum andicola	Rhus terebinthifolia
Astrolepis sinuata	Toxicodendron radicans
Cheilanthes angustifolia	Annonaceae
Pellaea cordifolia	Rollinia mucosa
Pityrogramma tartarea	Apocynaceae
Vittaria graminifolia	Cascabela ovata

Haplophyton cimidum	Polystichum hartwegii
Mandevilla subsagittata	Tectaria mexicana
Plumeria rubra	Auriculariaceae
Stemmadenia oaxacana	Auricularia polytricha
Vallesia aurantiaca	Begoniaceae
Vallesia mexicana	Begonia boissieri
(en blanco)	Begonia chivatoa
Aquifoliaceae	Begonia fusca
Ilex brandegeana	Begonia gracilis
Ilex discolor	Begonia pedata
Araceae	Begonia sousae
Anthurium andicola	Begonia squarrosa
Anthurium scandens	Betulaceae
Anthurium schlechtendalii	Alnus acuminata
Arisaema macrospatum	Alnus jorullensis
Philodendron anisotomum	Bignoniaceae
Syngonium podophyllum	Distictis buccinatoria
Araliaceae	Distictis laxiflora
Dendropanax arboreus	Parmentiera aculeata
Oreopanax capitatus	Parmentiera edulis
Oreopanax echinops	Blechnaceae
Oreopanax langlassei	Blechnum occidentale
Oreopanax sanderianus	Boletaceae
Oreopanax xalapense	Boraginaceae
Oreopanax xalapensis	Cordia prunifolia
Asclepiadaceae	Heliotropium ternatum
Asclepias auriculata	Lithospermum discolor
Asclepias circinalis	Tournefortia densiflora
Asclepias glaucescens	Varronia spinescens
Asclepias laxiflora	Bromeliaceae
Asclepias pellucida	Catopsis sessiliflora
Blepharodon mucronatum	Pitcairnia heterophylla
Matelea chrysantha	Tillandsia butzii
Aspleniaceae	Tillandsia calothyrsus
Asplenium cuspidatum	Tillandsia fasciculata
Asplenium miradoreense	Tillandsia ghiesbreghtii
Ctenitis equestris	Tillandsia gymnobotrya
Diplazium cristatum	Tillandsia limbata
Diplazium donnell-smithii	Tillandsia makoyana
Diplazium lonchophyllum	Tillandsia nolleriana
Diplazium plantaginifolium	Tillandsia recurvata

Werauhia werckleana	Commelina diffusa
Burseraceae	Commelina tuberosa
Bursera discolor	Tradescantia commelinoides
Bursera galeottiana	Tradescantia zanonía
Bursera glabrifolia	Compositae
Bursera schlechtendalii	Acourtia veracruzana
Cactaceae	Ageratina adenophora
Disocactus speciosus	Ageratina areolaris
Pilosocereus collinsii	Ageratina oligocephala
Polaskia chichipe	Ageratum corymbosum
Rhipsalis baccifera	Ageratum microcephalum
(en blanco)	Alepidocline trifida
Campanulaceae	Alloispermum integrifolium
Centropogon affinis	Baccharis multiflora
Lobelia hartwegii	Baccharis salicifolia
Lobelia laxiflora	Baccharis trinervis
Lobelia plebeia	Bartlettina cronquistii
Cannaceae	Bartlettina sordida
Canna indica	Brickellia glandulosa
Capparidaceae	Brickellia veronicifolia
Caphexandra heydeana	Chromolaena collina
Capparis heydeana	Cirsium conspicuum
Polanisia uniglandulosa	Conyza canadensis
Caprifoliaceae	Coreopsis mutica
Viburnum elatum	Cosmos crithmifolius
Viburnum jucundum	Cosmos sulphureus
Caryophyllaceae	Critonia hospitalis
Arenaria alsinoides	Critonia morifolia
Arenaria lanuginosa	Dahlia coccinea
Drymaria gracilis	Decachaeta ovandensis
Celastraceae	Delilia biflora
Celastrus vulcanicola	Desmanthodium fruticosum
Gyminda tonduzii	Elephantopus mollis
Zinowiewia integerrima	Eupatorium arsenei
Chloranthaceae	Eupatorium morifolium
Hedyosmum mexicanum	Eupatorium pittieri
Cistaceae	Eupatorium pycnocephalum
Helianthemum concolor	Eupatorium sordidum
Clethraceae	Fleischmannia pycnocephala
Clethra lanata	Fleischmanniopsis leucocephala
Commelinaceae	Gamochaeta americana

Guardiola tulocarpus	Crassulaceae
Heterotheca inuloides	Echeveria rosea
Hieracium abscissum	Sedum chloropetalum
Hymenostephium cordatum	Sedum hemsleanum
Laennecia sphiifolia	Villadia nelsoni
Lagascea helianthifolia	Cucurbitaceae
Lasianthaea ceanothifolia	Melothria pendula
Lepidonia callilepis	Sechium edule
Melampodium divaricatum	Cupressaceae
Mikania cordifolia	Taxodium mucronatum
Mikania micrantha	Cyperaceae
Montanoa arborescens	Carex polystachya
Peteravenia schultzii	Cyperus hermaphroditus
Pseudogynoxys haenkei	Cyperus surinamensis
Roldana robinsoniana	Eleocharis acicularis
Rumfordia floribunda	Kyllinga brevifolia
Schistocarpa calzadana	Kyllinga odorata
Senecio bracteatus	Dennstaedtiaceae
Senecio conzattii	Dennstaedtia bipinnata
Senecio depeanus	Dennstaedtia cicutaria
Sinclairia sublobata	Dilleniaceae
Smallanthus oxacanus	Saurauia comitis-rossei
Stevia calzadana	Saurauia leucocarpa
Stevia caracasana	Saurauia oreophila
Stevia ovata	Saurauia scabrida
Stevia subpubescens	Dioscoreaceae
Tagetes lucida	Dioscorea convolvulacea
Tithonia diversifolia	Dioscorea dugesii
Trigonospermum melampodioides	Dioscorea floribunda
Verbesina macvaughii	Dioscorea liebmannii
Verbesina scabrida	Dioscorea nelsonii
Vernonanthura oxacana	Dioscorea plumifera
Vernonanthura patens	Dioscorea remotiflora
Vernonia karvinskiana	Dioscorea ulinei
Youngia japonica	Elaeocarpaceae
Convolvulaceae	Muntingia calabura
Ipomoea chenopodiifolia	Equisetaceae
Ipomoea purpurea	Equisetum myriochaetum
Ipomoea trifida	Ericaceae
Cornaceae	Arbutus xalapensis
Cornus disciflora	Arctostaphylos lucida

Bejaria aestuans	Xylosma panamensis
Gaultheria acuminata	Gentianaceae
Gaultheria erecta	Centaurium brachycalyx
Gaultheria odorata	Gesneriaceae
Lyonia squamulosa	Achimenes antirrhina
Vaccinium confertum	Achimenes flava
Erythroxylaceae	Achimenes glabrata
Erythroxylum pallidum	Columnnea hirta
Euphorbiaceae	Eucodonia andrieuxii
Acalypha fourneri	Moussonia deppeana
Acalypha microcephala	Solenophora glomerata
Cnidioscolus megacanthus	Gleicheniaceae
Croton cortesianus	Gleichenia pectinata
Croton draco	Sticherus palmatus
Euphorbia ariensis	Gramineae
Euphorbia fulgens	Aristida ternipes
Euphorbia graminea	Arundinella deppeana
Euphorbia pulcherrima	Lasiacis divaricata
Phyllanthus niruri	Lasiacis nigra
Tragia volubilis	Lasiacis procerrima
Fagaceae	Lithachne pauciflora
Quercus candicans	Melinis minutiflora
Quercus cortesii	Ocellochloa biglandulare
Quercus elliptica	Panicum cyanescens
Quercus glaucoides	Panicum parvifolium
Quercus laurina	Paspalum conjugatum
Quercus liebmannii	Pseudechinolaena polystachya
Quercus magnoliifolia	Guttiferae
Quercus martinezii	Clusia massoniana
Quercus paxtalensis	Clusia salvinii
Quercus rugosa	Hypericum silenoides
Quercus scytophylla	Hypericum uliginosum
Quercus segoviensis	Vismia camparaguey
Quercus skinneri	Hernandiaceae
Quercus splendens	Gyrocarpus mocinoi
Quercus urbanii	Hymenophyllaceae
Quercus vicentensis	Trichomanes radicans
Flacourtiaceae	Iridaceae
Casearia commersoniana	Orthrosanthus monadelphus
Xylosma celastrina	Tigridia ehrenbergii
Xylosma flexuosa	Juncaceae

Juncus marginatus	Canavalia hirsuta
Labiatae	Chamaecrista glandulosa
Clinopodium macrostemum	Cologania biloba
Cunila pycnantha	Coursetia caribaea
Hyptis mutabilis	Crotalaria acapulcensis
Hyptis oblongifolia	Crotalaria bupleurifolia
Hyptis pectinata	Crotalaria longirostrata
Salvia adenophora	Crotalaria mollicula
Salvia cacaliifolia	Crotalaria quercetorum
Salvia cinnabarina	Crotalaria rotundifolia
Salvia clarkcowanii	Crotalaria sagittalis
Salvia inconspicua	Dalea leucostachya
Salvia karwinskii	Desmodium amplifolium
Salvia langlassei	Desmodium caripense
Salvia lasiocephala	Desmodium conzattii
Salvia lavanduloides	Desmodium helleri
Salvia littae	Desmodium madreense
Salvia mexicana	Desmodium michelianum
Salvia mocinoi	Desmodium molliculum
Salvia nitida	Desmodium nitidum
Salvia pubescens	Desmodium orbiculare
Salvia purpurea	Desmodium plicatum
Salvia semiatrata	Desmodium raymundoramirezii
Salvia vitifolia	Desmodium sericophyllum
Scutellaria caerulea	Diphysa floribunda
Stachys bigelovii	Erythrina americana
Stachys coccinea	Erythrina lanata
Lauraceae	Erythrina mexicana
Litsea neesiana	Gliricidia sepium
Ocotea acuminatissima	Helicotropis linearis
Ocotea helicterifolia	Indigofera miniata
Persea americana	Indigofera thibaudiana
Leguminosae	Inga eriocarpa
Abarema zolleriana	Inga oerstediana
Acacia pennatula	Inga vera
Acaciella angustissima	Leucaena esculenta
Acaciella bicolor	Lotus angustifolius
Andira inermis	Marina scopa
Astragalus guatemalensis	Mimosa albida
Brongniartia mollis	Ormosia oaxacana
Calliandra hirsuta	Phaseolus chiapasanus

Phaseolus juquilensis	Byrsonima crassifolia
Pithecellobium paniculatum	Galphimia glauca
Rhynchosia longeracemosa	Malpighia glabra
Senna holwayana	Malpighia mexicana
Senna mollissima	Malvaceae
Senna pallida	Anoda cristata
Tephrosia lanata	Malvaviscus arboreus
Tephrosia langlassei	Malvaviscus lanceolatus
Tephrosia multifolia	Sida rhombifolia
Zapoteca sousae	Marcgraviaceae
Lentibulariaceae	Souroubea exauriculata
Pinguicula heterophylla	Melastomataceae
Pinguicula moranensis	Arthrostemma ciliatum
Liliaceae	Clidemia capitellata
Maianthemum paniculatum	Clidemia matudae
Maianthemum scilloideum	Clidemia submontana
Schoenocaulon officinale	Conostegia mexicana
Smilax angustiflora	Conostegia xalapensis
Smilax domingensis	Leandra subseriata
Smilax gymnopoda	Miconia dodecandra
Smilax lanceolata	Miconia glaberrima
Smilax occidentalis	Miconia glabrata
Loasaceae	Miconia minutiflora
Mentzelia hispida	Monochaetum floribundum
Loganiaceae	Tibouchina longifolia
Buddleja americana	Tibouchina scabriuscula
Loranthaceae	Topobea maurofernandeziana
Psittacanthus ramiflorus	Meliaceae
Struthanthus deppeanus	Guarea bijuga
Struthanthus loniceroides	Guarea glabra
Lythraceae	Trichilia havanensis
Cuphea aequipetala	Menispermaceae
Cuphea appendiculata	Cissampelos pareira
Cuphea cyanea	Cissampelos tropaeolifolia
Cuphea dibrachiata	Monimiaceae
Cuphea flavovirens	Mollinedia viridiflora
Cuphea hookeriana	Siparuna andina
Cuphea llavea	Moraceae
Cuphea nudicostata	Dorstenia contrajerva
Lythrum vulneraria	Ficus pertusa
Malpighiaceae	Ficus velutina

Musaceae	Cyclopogon elatus
Heliconia adflexa	Cypripedium molle
Heliconia collinsiana	Cyrtopodium macrobulbon
Heliconia schiedeana	Dichaea squarrosa
Myricaceae	Dichromanthus aurantiacus
Myrica cerifera	Epidendrum camposii
Myrica mexicana	Epidendrum gasteriferum
Myrsinaceae	Epidendrum nitens
Ardisia compressa	Epidendrum oxacacum
Ardisia escuintlensis	Epidendrum ramosum
Ardisia verapazensis	Epidendrum scriptum
Myrsine coriacea	Epidendrum veroscriptum
Myrsine juergensenii	Govenia superba
Parathesis brevipes	Habenaria clypeata
Parathesis calzadae	Hexisea imbricata
Parathesis chiapensis	Jacquiiniella teretifolia
Parathesis donnell-smithii	Lepanthes camposii
Parathesis macronema	Lycaste crinita
Parathesis vulgata	Macroclinium lexarzanum
Myrtaceae	Malaxis histionantha
Calyptranthes tenuipes	Malaxis lepidota
Eugenia rekoi	Maxillaria ringens
Eugenia rhombea	Maxillaria variabilis
Myrcia splendens	Oncidium ghiesbreghtianum
Myrcianthes fragrans	Oncidium hastatum
Myrciaria floribunda	Oncidium hyalinobulbon
Psidium guajava	Oncidium oblongatum
Nyctaginaceae	Oncidium reichenheimii
Mirabilis sanguinea	Pleurothallis minutalis
Mirabilis viscosa	Ponera glomerata
Onagraceae	Prosthechea bicamerata
Fuchsia arborescens	Prosthechea chondylobulbon
Fuchsia cylindracea	Prosthechea magnispatha
Fuchsia thymifolia	Prosthechea ochracea
Ludwigia octovalvis	Prosthechea pseudopygmaea
Orchidaceae	Prosthechea varicosa
Bletia gracilis	Restrepia muscifera
Bulbophyllum cirrhosum	Restrepiella ophiocephala
Calanthe calanthoides	Sarcoglottis rosulata
Campylocentrum schiedei	Scaphyglottis crurigera
Cranichis apiculata	Sobralia macrantha

<i>Stanhopea martiana</i>	<i>Peperomia nigropunctata</i>
<i>Stelis gracilis</i>	<i>Peperomia obtusifolia</i>
<i>Stelis greenwoodii</i>	<i>Peperomia quadrifolia</i>
<i>Trichosalpinx blaisdellii</i>	<i>Peperomia tetraphylla</i>
Palmae	<i>Piper aduncum</i>
<i>Chamaedorea elegans</i>	<i>Piper amalago</i>
<i>Chamaedorea humilis</i>	<i>Piper bisasperatum</i>
<i>Chamaedorea karwinskyana</i>	<i>Piper fallens</i>
<i>Chamaedorea tepejilote</i>	<i>Piper hispidum</i>
Passifloraceae	<i>Piper jacquemontianum</i>
<i>Passiflora coriacea</i>	<i>Piper luxii</i>
<i>Passiflora membranacea</i>	<i>Piper martensianum</i>
<i>Passiflora rugosissima</i>	<i>Piper minarum</i>
Phytolaccaceae	<i>Piper patzulinum</i>
<i>Phytolacca rugosa</i>	<i>Piper pogonioneuron</i>
Pinaceae	<i>Piper sanctum</i>
<i>Pinus hartwegii</i>	<i>Piper scabrum</i>
<i>Pinus lawsonii</i>	<i>Piper schippianum</i>
<i>Pinus leiophylla</i>	<i>Piper stillans</i>
<i>Pinus maximinoi</i>	<i>Piper tacticum</i>
<i>Pinus michoacana</i>	<i>Piper tecutlanum</i>
<i>Pinus oaxacana</i>	<i>Piper umbellatum</i>
<i>Pinus oocarpa</i>	<i>Piper xanthostachyum</i>
<i>Pinus pringlei</i>	<i>Piper yzabalanum</i>
<i>Pinus pseudostrobus</i>	Plantaginaceae
Piperaceae	<i>Plantago australis</i>
<i>Peperomia aggravescens</i>	Polygalaceae
<i>Peperomia blanda</i>	<i>Polygala floribunda</i>
<i>Peperomia coarctata</i>	Polyodiaceae
<i>Peperomia cobana</i>	<i>Campyloneurum ensifolium</i>
<i>Peperomia colorata</i>	<i>Campyloneurum tenuipes</i>
<i>Peperomia crassiuscula</i>	<i>Microgramma tecta</i>
<i>Peperomia deppeana</i>	<i>Niphidium crassifolium</i>
<i>Peperomia galioides</i>	<i>Phlebodium araneosum</i>
<i>Peperomia granulosa</i>	<i>Phlebodium areolatum</i>
<i>Peperomia guatemalensis</i>	<i>Pleopeltis angusta</i>
<i>Peperomia heterodoxa</i>	<i>Pleopeltis mexicana</i>
<i>Peperomia hoffmannii</i>	<i>Polypodium arcanum</i>
<i>Peperomia humilis</i>	<i>Polypodium polypodioides</i>
<i>Peperomia macrandra</i>	<i>Polypodium rosei</i>
<i>Peperomia mexicana</i>	<i>Polypodium rzedowskianum</i>

Polyporaceae	Hoffmannia excelsa
Cryptoporus volvatus	Hoffmannia oaxacensis
Proteaceae	Mitracarpus glabrescens
Roupala montana	Palicourea padifolia
Pyrolaceae	Posoqueria coriacea
Chimaphila maculata	Posoqueria latifolia
Ranunculaceae	Psychotria graciliflora
Rhamnaceae	Psychotria panamensis
Ceanothus caeruleus	Psychotria pubescens
Colubrina ehrenbergii	Psychotria trichotoma
Gouania lupuloides	Randia cookii
Rhamnus pringlei	Rogiera macdougallii
Rosaceae	Sommerera arborescens
Prunus cortapico	Sommerera grandis
Prunus rhamnoides	Rutaceae
Prunus tetradenia	Zanthoxylum microcarpum
Rubus trichomallus	Salicaceae
Rubus veraecrucis	Salix bonplandiana
Rubiaceae	Sapindaceae
Arachnothryx bourgaei	Dodonaea viscosa
Arachnothryx buddleioides	Paullinia clavigera
Arachnothryx jurgensenii	Paullinia costaricensis
Borreria suaveolens	Sapindus saponaria
Bouvardia chrysantha	Serjania sordida
Bouvardia elegans	Saxifragaceae
Chiococca alba	Phyllonoma laticuspis
Coccocypselum guianense	Schizaeaceae
Coffea arabica	Anemia hirsuta
Crusea calocephala	Anemia phyllitidis
Crusea coccinea	Anemia tomentosa
Deppea grandiflora	Scrophulariaceae
Deppea hintonii	Calceolaria mexicana
Deppea longifolia	Calceolaria tripartita
Deppea miahuatlanica	Castilleja conzattii
Deppea miahuatlantica	Castilleja lithospermoides
Deppea pubescens	Castilleja tenuifolia
Edithea miahuatlanica	Hemichaena fruticosa
Galium mexicanum	Lamourouxia multifida
Glossostipula concinna	Lamourouxia xalapensis
Guettarda macrosperma	Leucocarpus perfoliatus
Hoffmannia cryptoneura	Penstemon barbatus

Russelia sarmentosa	Styracaceae
Selaginellaceae	Styrax argenteus
Selaginella pulcherrima	Styrax radians
Simaroubaceae	Styrax ramirezii
Picramnia antidesma	Symplocaceae
Picramnia lindeniana	Symplocos citrea
Picramnia locuples	Symplocos limoncillo
Recchia connaroides	Theaceae
Solanaceae	Cleyera theoides
Brachistus stramoniiifolius	Ternstroemia lineata
Capsicum rhomboideum	Ternstroemia tepezapote
Cestrum aurantiacum	Thelypteridaceae
Cestrum glanduliferum	Macrothelypteris torresiana
Cestrum luteo-virescens	Thelypteris puberula
Cestrum nocturnum	Thymelaeaceae
Cestrum schlechtendahlii	Daphnopsis nevlingii
Cestrum terminale	Tiliaceae
Datura stramonium	Heliocarpus terebinthinaceus
Lycianthes ciliolata	Triumfetta grandiflora
Lycianthes lenta	Triumfetta paniculata
Lycianthes manantlanensis	Triumfetta socorrensis
Lycianthes pilosissimum	Triumfetta speciosa
Physalis greenmanii	Turneraceae
Solandra grandiflora	Turnera diffusa
Solandra guerrerensis	Ulmaceae
Solanum acerifolium	Trema micrantha
Solanum aphyodendron	Ulmus mexicana
Solanum appendiculatum	Umbelliferae
Solanum chrysotrichum	Apium leptophyllum
Solanum circinatum	Urticaceae
Solanum lycopersicum	Boehmeria caudata
Solanum nigrescens	Boehmeria nivea
Solanum nigricans	Boehmeria radiata
Solanum wendlandii	Gyrotaenia microcarpa
Witheringia solanacea	Myriocarpa obovata
Staphyleaceae	Phenax hirtus
Staphylea occidentalis	Pilea dauciodora
Turpinia occidentalis	Pilea pubescens
Turpinia paniculata	Pouzolzia occidentalis
Sterculiaceae	Urera caracasana
Ayenia manzanilloana	Valerianaceae

Valeriana scandens	Violaceae
Valeriana sorbifolia	Viola humilis
Verbenaceae	Vitaceae
Lantana frutilla	Vitis cinerea
Lantana hirsuta	Vitis tiliifolia
Lantana hispida	Zingiberaceae

COMPONENTE FAUNA

Las listas de especies potenciales para el área no reporta especies para los grupos de peces y reptiles, para los anfibios se tienen registro de 5 especies, 98 especies de aves y 7 especies de mamíferos potenciales.

Tabla 4.8 Especies potenciales comparado con el SA y el AIP.

Clase	Potenciales	AIP	SA
Peces	-	-	-
Amphibia	5	-	-
Reptilia	-	1	1
Aves	98	22	26
Mammalia	7	-	-

Como se aprecia en la tabla anterior, las especies registradas son muy bajas, ante el nulo registro de otros grupos y se optó por realizar en análisis de diversidad para el total de los registros (comunidad).

Con el esfuerzo de muestreo empleado, para el total de la comunidad el estimador no paramétrico de Chao-1 muestra que se tiene representado el 86% para el SA y el 79% para AIP. Así mismo muestra que la composición de las comunidades (SA vs AIP) no son estadísticamente diferentes ($t= 0.2823$; $p=0.77828$), lo que indica que la composición son muy semejantes.

Tabla 4.9 Parámetros resultantes del SA y el AIP para los grupos analizados y el total de la comunidad.

Parámetro	Comunidad	
	AIP	SA
Riqueza	23	27
Individuos	41	72
Dominancia Simpson	0.05651	0.07215
Índice de Shannon	3.006	2.961
Equidad de Pielou	0.9586	0.8983
Chao-1	29.11	31.09
Diversidad Verdadera	20.206	19.317

Las aves estuvieron mejor representados en el SA vs AIP con 27 y 23 especies respectivamente, también se tuvo un mayor número de registros en el SA, la dominancia en general fue baja para el AIP y el SA, el índice de equidad de Shannon muestra valores elevado (AIP, $H' = 2.961$ y SA, $H' = 3.006$) basados en su valor máximo esperado, medido con el índice equidad de Pielou. La diversidad verdadera (que es una medida lineal) muestra un valor más elevado en el SA.

Estado de conservación

Para el sitio del proyecto se registró una especie en la NOM-050-SEMARNAT-2010 con el esfuerzo de muestreo establecido:

Tabla 4.10 Especies incluidas en alguna categoría de riesgo de extinción.

CLASE	ESPECIE	CATEGORIA	SA	AIP
AVES	<i>Eupsittula canicularis</i>	Pr	X	

Representatividad

Para conocer la representatividad se construyeron modelos de acumulación de especies. Para el sistema ambiental (SA) el programa estimó los parámetros de tres modelos: el modelo logarítmico, el modelo de Clench y el modelo Exponencial, las especies estimadas (a/b) son 2239.65, 27.28 y 27.44 especies respectivamente para cada modelo, y representan el 98% para los modelos más optimistas (modelo de Clench y Exponencial) y el 0.92% para el modelo menos optimistas que fue el modelo de logarítmico Sobs/(a/b)). Con dicho programa se concluye que, se requeriría un esfuerzo de 62.67 sesiones de muestreo basado en el modelo logarítmico y un esfuerzo de 7.28 sesiones de muestreo basados en el modelo de Clench y 22.36 sesiones basados en el modelo Exponencial, para alcanzar el 95% de la fauna estimada.

Tabla 4.11 Parámetros resultantes de los modelos de acumulación para el SA.

Modelo	a	b	a/b	Sobs/(a/b)	n 0.95
Logarithmic	889.617132	0.303142	2934.65482	0.009200401	62.6768973
Clench	71.181057	2.60917	27.28111	0.989695756	7.28200922
Exponential	23.316022	0.8496	27.4435287	0.983838495	22.3634652

El modelo no paramétrico de Chao 1 asume que las especies estimadas equivalen a 31.09 especies.

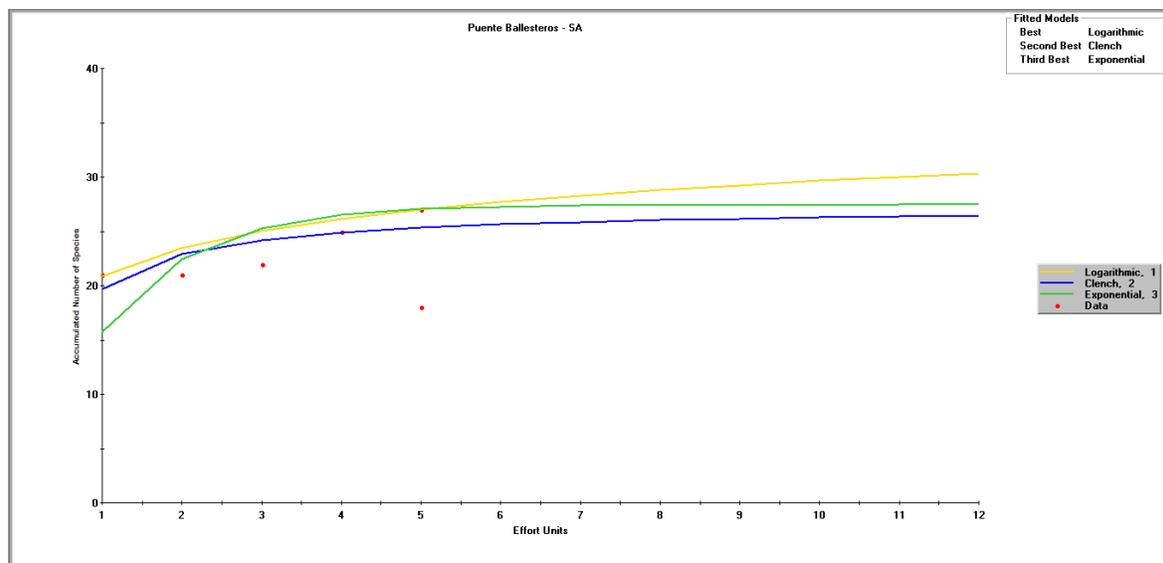


Figura 4.13 Curvas de acumulación de especies del sistema ambiental.

Para el Área de influencia del proyecto (AIP) el programa generó los parámetros de tres modelos: el modelo logarítmico, el modelo de Clench y el modelo

Exponencial, las especies estimadas (a/b) son 6722.11, 23.91 y 23 especies respectivamente para cada modelo, y representan el 99.9% para el modelo Exponencial, el 96.16% para el modelo de Clench y 0.34% para el modelo logaritmico Sobs/(a/b)). Con dicho programa se concluye que, se requeriría un esfuerzo de 35.57 sesiones de muestreo basado en el modelo logaritmico y un esfuerzo de 5.79 sesiones de muestreo basados en el modelo de Clench y 7.86 sesiones basados en el modelo Exponencial, para alcanzar el 95% de la fauna estimada.

Tabla 4.12 Parámetros resultantes de los modelos de acumulación para el AIP.

Modelo	a	b	a/b	Sobs/(a/b)	n 0.95
Logarithmic	3590.56637	0.534142	6722.11952	0.00342154	35.5710654
Clench	78.383213	3.277437	23.9160091	0.96169892	5.79721288
Exponential	55.560198	2.41566	23.0000075	0.99999968	7.86534529

El modelo no paramétrico de Chao 1 asume que las especies estimadas equivalen a 29.11 especies.

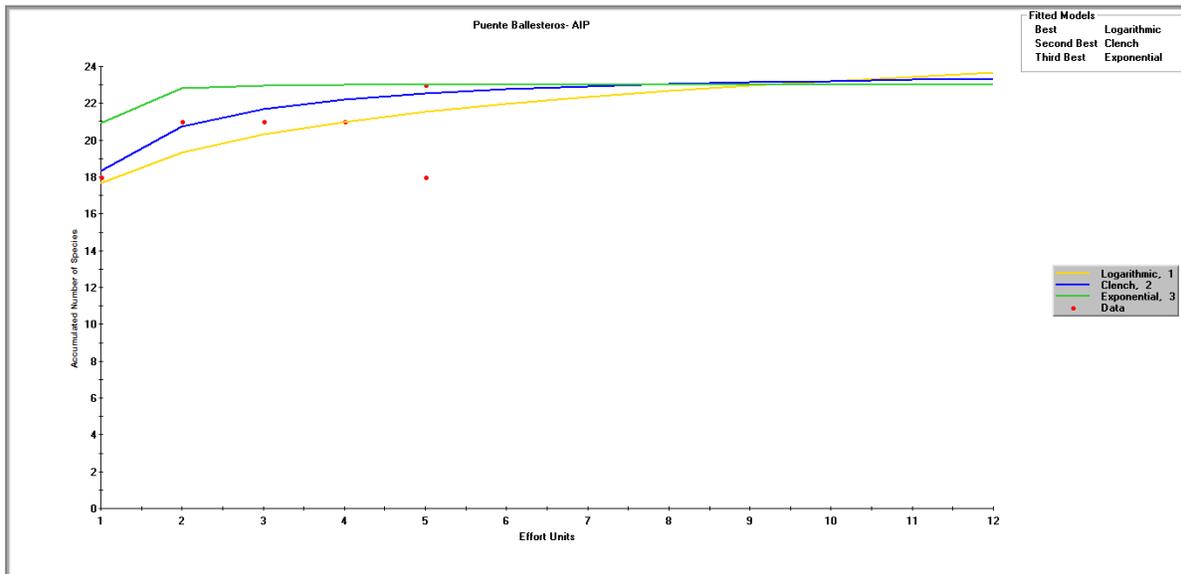


Figura 4.14 Curvas de acumulación de especies AIP

En las siguientes imágenes se muestran algunos de los registros de fauna silvestre registrados.

Tabla 4.13 Algunas especies de fauna silvestre registradas.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán - El porvenir Ballesteros - Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.



Dendroica dominica



Actitis macularia



Coragyps atratus



Euphonia affinis



Trampa Sherman



Icterus gularis

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

	
Fototrampa	<i>Piaya cayana</i>
	
<i>Aspidoscelis deppii</i>	Observación de aves
	
Trampa Sherman	Fototrampa

Tabla 4.14 Lista de especies de fauna registradas en el SA y el AIP.

CLASE	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	RESIDENCIA	NOM-059	END/EX	AI P	S A
AVES	<i>Amazilia rutila</i>	Colibrí Canelo	R	SC	ne	2	0
AVES	<i>Antrostomus arizonae</i>	Tapacaminos Cuerporruín Mexicano	R,MV	SC	ne	0	2
AVES	<i>Arremonops rufivirgatus</i>	Rascador Oliváceo	R	SC	CE	0	4

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

CLASE	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	RESIDENCIA	NOM-059	END/EX	AI P	S A
AVES	<i>Basileuterus lachrymosus</i>	Pavito de Rocas	R	SC	ne	0	2
AVES	<i>Buteo plagiatus</i>	Aguililla Gris	R	SC	ne	1	0
AVES	<i>Calocitta formosa</i>	Urraca Cara Blanca	R	SC	ne	3	0
AVES	<i>Campylorhynchus humilis</i>	Cucarachero de Sclater	R	SC	ne	0	1
AVES	<i>Cassiculus melanicterus</i>	Cacique Mexicano	R	SC	CE	2	0
AVES	<i>Cathartes aura</i>	Zopilote Aura	R	SC	ne	0	2
AVES	<i>Catharus ustulatus</i>	Zorzal de Anteojos	T, MI	SC	ne	3	7
AVES	<i>Chloroceryle americana</i>	Martin Pescador Verde	R	SC	ne	1	0
AVES	<i>Columbina inca</i>	Tortolita Cola Larga	R	SC	ne	0	2
AVES	<i>Coragyps atratus</i>	Zopilote Común	R	SC	ne	0	12
AVES	<i>Crotophaga sulcirostris</i>	Garrapatero Pijuy	R	SC	ne	0	1
AVES	<i>Euphonia affinis</i>	Eufonia Garganta Negra	R	SC	ne	0	1
AVES	<i>Eupsittula canicularis</i>	Perico Frente Naranja	R	Pr	ne	2	0
AVES	<i>Icterus gularis</i>	Calandria Dorso Negro Mayor	R	SC	ne	2	0
AVES	<i>Icterus pustulatus</i>	Calandria Dorso Rayado	R	SC	ne	1	0
AVES	<i>Leptotila verreauxi</i>	Paloma Arroyera	R	SC	ne	5	0
AVES	<i>Melanerpes aurifrons</i>	Carpintero Cheje	R	SC	ne	2	0
AVES	<i>Melanerpes chrysogenys</i>	Carpintero Enmascarado	R	SC	END	2	1
AVES	<i>Myiarchus tyrannulus</i>	Papamoscas Gritón	R,MV	SC	ne	1	1
AVES	<i>Myiozetetes similis</i>	Luis gregario	R	SC	ne	2	0
AVES	<i>Passer domesticus</i>	Gorrión Doméstico	R	SC	EXO	0	9
AVES	<i>Peucaea mystacalis</i>	Zacatonero Embridado	R	SC	E	1	0
AVES	<i>Pheugopedius felix</i>	Saltapared Feliz	R	SC	END	1	4
AVES	<i>Piaya cayana</i>	Cuclillo Canelo	R	SC	ne	0	2
AVES	<i>Piranga ludoviciana</i>	Piranga Capucha Roja	MI	SC	NE	1	0
AVES	<i>Pitangus sulphuratus</i>	Luis Bientevéo	R	SC	ne	1	0
AVES	<i>Polioptila albiloris</i>	Perlita Pispirria	R	SC	ne	2	3
AVES	<i>Polioptila caerulea</i>	Perlita Azulgris	R,MI	SC	ne	0	2
AVES	<i>Pyrocephalus rubinus</i>	Papamoscas Cardenalito	R,MI	SC	ne	0	0
AVES	<i>Quiscalus mexicanus</i>	Zanate Mayor	R	SC	ne	0	1
AVES	<i>Spizella passerina</i>	Gorrión Cejas Blancas	R,MI	SC	ne	0	1
AVES	<i>Stelgidopteryx serripennis</i>	Golondrina Alas Aserradas	R,MI	SC	ne	0	2
AVES	<i>Thryophilus</i>	Saltapared Barrado	R	SC	NE	1	3

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

CLASE	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	RESIDENCIA	NOM-059	END/EX	AI P	S A
	<i>pleurostictus</i>						
AVES	<i>Tityra semifasciata</i>	Titira Puerquito	R	SC	ne	1	1
AVES	<i>Trogon citreolus</i>	Coa Citrina	R	SC	END	0	2
AVES	<i>Tyrannus melancholicus</i>	Tirano Pirirí	R	SC	ne	0	1
AVES	<i>Zenaida asiatica</i>	Paloma Alas Blancas	R,MI	SC	ne	0	2
AVES	<i>Dendroica dominica</i>	Chipe garganta amarilla	R	SC	ne	0	1
AVES	<i>Actitis macularius</i>	Playero Alzacolita	R	SC	ne	1	0
REPTILES	<i>Aspidoscelis deppii</i>	Lagartija siete lineas	R	SC	ne	3	2

Tabla 4.15 Lista de especies potenciales, basados en colecciones biológicas.

Amphibia	
Bolitoglossa oaxacensis	Colaptes auricularis
Craugastor pygmaeus	Contopus pertinax
Craugastor rugulosus	Cyanocompsa parellina
Megastomatohyala pellita	Cyanocorax yncas
Plectrohyla cyclada	Dendroica virens
	Dryocopus lineatus
Aves	Empidonax difficilis
Actitis macularius	Empidonax hammondi
Aimophila rufescens	Empidonax traillii
Amazilia beryllina	Eugenes fulgens
Amazilia rutila	Eupherusa cyanophrys
Asturina nitida	Euphonia elegantissima
Attila spadiceus	Euthlypis lachrymosa
Basileuterus culicivorus	Falco sparverius
Basileuterus lachrymosus	Geococcyx velox
Basileuterus rufifrons	Geotrygon montana
Buarremon brunneinucha	Habia rubica
Cacicus melanicterus	Helimaster constantii
Calocitta formosa	Helimaster longirostris
Caprimulgus ridgwayi	Helmitheros vermivorum
Caprimulgus vociferus	Icteria virens
Catharus aurantiirostris	Icterus galbula
Catharus ustulatus	Icterus graduacauda
Chaetura vauxi	Leptotila verreauxi
Chloroceryle americana	Melanerpes formicivorus
Chlorospingus ophthalmicus	Melanotis caerulescens
Chlorostilbon canivetii	Mitrephanes phaeocercus
Ciccaba virgata	Mniotilta varia
Coccyzus erythrophthalmus	Molothrus aeneus

Momotus mexicanus	Setophaga townsendi
Myadestes occidentalis	Setophaga virens
Myiarchus tuberculifer	Sittasomus griseicapillus
Myiarchus tyrannulus	Stelgidopteryx serripennis
Myioborus miniatus	Thryophilus pleurostictus
Myioborus pictus	Thryothorus felix
Myiopagis viridicata	Tityra semifasciata
Myiozetetes similis	Trogon collaris
Nyctanassa violacea	Trogon elegans
Nyctidromus albicollis	Turdus assimilis
Ortalis poliocephala	Turdus rufopalliatus
Pachyramphus aglaiae	Tyrannus crassirostris
Passerina cyanea	Vermivora ruficapilla
Patagioenas flavirostris	Vireo flavoviridis
Phaethornis longirostris	Vireo gilvus
Pheucticus ludovicianus	Vireo hypochryseus
Piaya cayana	Vireo solitarius
Picoides scalaris	Wilsonia pusilla
Piranga bidentata	Xiphorhynchus flavigaster
Piranga flava	Mammalia
Piranga ludoviciana	Anoura geoffroyi
Piranga rubra	Cryptotis parva
Polioptila caerulea	Hylonycteris underwoodi
Pyrocephalus rubinus	Oryzomys alfaroi
Rhynchocyclus brevirostris	Peromyscus aztecus
Sayornis nigricans	Peromyscus megalops
Seiurus aurocapilla	Pteronotus parnellii
Seiurus noveboracensis	

IV.2.3 Paisaje

Para el análisis del paisaje primero se realizó un análisis de visibilidad. La accesibilidad visual a una porción del territorio tiene directa relación con los elementos físicos (relieve) y bióticos (vegetación) presentes en el paisaje y cómo éstos se transforman en barreras visuales para los usuarios del recurso. A esto, se deben sumar las posibilidades de accesibilidad física (distancia) que tengan los observadores a las distintas porciones del territorio. El análisis de visibilidad se define como un análisis espacial del lugar, tomando en consideración sus formas, vistas, etc. Para ello, es importante definir las Unidades de Paisaje (UP) presentes en el paisaje en estudio. Las UP corresponden una agregación ordenada y coherente de las partes elementales de un paisaje, y debieran ser lo más homogéneas posible en relación a su valor de paisaje. Cabe señalar que la homogeneidad puede buscarse en la repetición de formas o en la combinación de

algunos rasgos parecidos, no necesariamente idénticos, en un área determinada (SERNATUR, 2006).

Generalmente es la cobertura de la vegetación y la morfología del terreno los elementos en lo base a los cuales se definen las UP. Basado en lo anterior, para este estudio se definió una unidad de paisaje a lo largo del proyecto.

Los parámetros que se valoraron, a partir de la observación en campo, para evaluación de calidad y fragilidad del paisaje son los propuestos en el modelo de Rojas y Kong (1998), los cuales proporcionan una calidad visual objetiva. Esta adaptación define calidad visual a través de un método indirecto de evaluación que separa y analiza de forma independiente los factores que conforman el paisaje (biótico, abiótico, estético y humano).

La siguiente imagen muestra la unidad de paisaje. En la vegetación de selva se observan parches desprovistos de vegetación, estas podemos designarlas como una unidad de paisaje heterogéneo.



Figura 4.15 Vista general del paisaje.

Calidad visual

Se entiende por calidad paisajística la singularidad de los elementos que caracterizan un área según la percepción estética dentro de un entorno inmediato, considerando el fondo escénico mismo. A través de la valoración de

una serie de categorías estéticas definidas con mayor o menor precisión en cada caso, es como se llega a obtener un valor único para cada unidad.

En seguida se presenta una tabla con los elementos a valorar y la puntuación a cada clase para poder determinar un valor global (Tabla 4.15).

Tabla 4.15 Criterios para evaluar la calidad visual.

Elemento valorado	Calidad visual alta	Calidad visual media	Calidad visual baja
Morfología o topografía	Pendiente de más de 30%, estructuras morfológicas muy modeladas y de rasgos dominantes y fuertes contrastes cromáticos. Afloramientos rocosos. 5	Pendientes entre 15% y 30%, estructuras morfológica de modelado suave u ondulado. 3	Pendientes entre 0% y 15%, dominancia del plano horizontal visualizando ausencia de estructuras de contraste y jerarquía. 1
Fauna	Presencia de fauna nativa permanente. Áreas de nidificación, reproducción y alimentación. 5	Presencia de fauna nativa esporádica dentro de la unidad, sin relevancia visual, presencia de animales domésticos (ganado). 3	No hay evidencias de presencia de fauna nativa. Sobrepastoreo o crianza masiva de animales domésticos. 1
Vegetación	Presencia de masas vegetales de alta dominancia. Alto porcentaje de especies nativas, diversidad de estratos y contrastes cromáticos. 5	Presencia de vegetación con baja estratificación de especies. Presencia de vegetación alóctona. Masas arbóreas aisladas de baja dominancia visual. 3	Vegetación con un cubrimiento de suelo bajo el 50 %. Presencia de áreas con erosión sin vegetación. Dominancia de vegetación herbácea, ausencia de vegetación nativa. 1
Formas de agua	Presencia de cuerpos de agua con significancia en la estructura global del paisaje. 5	Presencia de cuerpos de agua pero sin jerarquía visual. 3	Ausencia de cuerpos de agua. 1
Acción antrópica	Libre de actuaciones antrópicas estéticamente no deseadas. 2	La calidad escénica esta modificada por menor grado por obras, no añaden calidad visual. 0	Modificaciones intensas y extensas que reducen o anulan la calidad visual del paisaje. -2
Fondo escénico	El paisaje circundante potencia e incrementa el área evaluada. Presencia de vistas y proyecciones visuales de alta significancia visual. 5	El paisaje circundante incrementa moderadamente la calidad estética del área evaluada. 3	El paisaje circundante no ejerce influencia visual al área evaluada. 0
Variabilidad cromática	Combinaciones de color intensas y variadas contrastes evidentes entre suelo, vegetación, roca y agua. 5	Alguna variedad e intensidad en color y contrastes del suelo, roca y vegetación, pero no actúa como elemento dominante. 3	Muy poca variación de color o contraste, colores homogéneos continuos. 1

Elemento valorado	Calidad visual alta	Calidad visual media	Calidad visual baja
Singularidad o rareza	Paisaje único, con riqueza de elementos singulares. 5	Característico, pero similar a otros de la región. 3	Paisaje común, inexistencia de elementos únicos o singulares. 1

De acuerdo con los criterios señalados anteriormente, los valores que se obtengan por cada unidad de paisaje evaluada serán categorizados para calidad visual y su respectiva clase para calidad escénica que es la clasificación homóloga que estableció el Departamento de Gestión Territorial, o BLM por sus siglas en inglés, de los Estados Unidos, tal como aparece en la tabla 4.16.

Tabla 4.16 Valores de la evaluación de la calidad visual del paisaje.

Elemento valorado	UP_1
Morfología o topografía	3
Fauna	3
Vegetación	3
Formas de agua	5
Acción antrópica	0
Fondo escénico	3
Variabilidad cromática	3
Singularidad o rareza	3
TOTAL	23

Tabla 4.17 Criterios y puntuación para evaluación de fragilidad visual.

Valor obtenido	Calidad escénica (BLM, 1980)	Descripción del área	Clasificación (Rojas y Kong, 1998)	Connotación visual del área
0 – 11	Clase C	Áreas con características y rasgos comunes en la región fisiográfica; de calidad baja, áreas con muy poca variedad en la forma, color, línea y textura.	Calidad visual baja	Área deficiente o carente de elementos singulares o sobresalientes. Por lo general, este tipo de áreas se encuentran modificadas en su composición o estructura por actividades antrópicas.
12 – 18	Clase B	Áreas que reúnen una mezcla de características excepcionales para algunos aspectos y comunes para otros de calidad media, áreas cuyos rasgos poseen variedad en la forma, color, línea y textura, pero que resultan comunes en la región estudiada y no excepcionales.	Calidad visual media	Área atractiva visualmente, sin características sobresalientes.
19 – 33	Clase A	Reúnen características excepcionales, para cada aspecto considerado, poseen rasgos singulares y	Calidad visual alta	Área con atributos visuales únicos o excepcionales, tanto en su composición interna como en su organización. Asociada por lo general a áreas

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Valor obtenido	Calidad escénica (BLM, 1980)	Descripción del área	Clasificación (Rojas y Kong, 1998)	Connotación visual del área
		sobresalientes.		prístinas.

De acuerdo con la evaluación visual, todas las unidades de paisaje se clasifican en la clase A, calidad visual alta.

Elemento valorado	UP_1
TOTAL	23

Fragilidad visual

Así mismo la combinación de la fragilidad visual del punto y del entorno define la fragilidad visual intrínseca de cada punto del territorio, y la integración global con el elemento accesibilidad, la fragilidad visual adquirida.

Tabla 4.18 Criterios a evaluar y su respectiva calificación.

Factores	Elementos influencia	Alta	Media	Baja
Biofísicos	Pendiente	Pendientes de más de un 30%, terrenos con un dominio del plano vertical de visualización. 5	Pendientes entre 15 y 30%, terrenos con modelado suave u ondulado. 3	Pendientes entre 0 a 15%, terrenos con plano horizontal de dominancia visual. 1
	Vegetación – densidad	Grandes espacios sin vegetación. Agrupaciones aisladas. Dominancia estrato herbácea. 5	Cubierta vegetal discontinua. Dominancia de estrato arbustiva o arbórea aislada. 3	Grandes masas boscosas. 100% de ocupación de suelo. 1
	Vegetación – contraste	Vegetación monoespecífica, escasez vegetacional, contrastes poco evidentes. 5	Diversidad de especies media con contrastes evidentes pero no sobresalientes. 3	Alto grado en variedad de especies, contrastes fuertes gran estacionalidad de especies. 1
	Vegetación – altura	Vegetación arbustiva o herbácea, no sobrepasa los 2 m de altura. 5	No hay gran altura de las masas (-10 m) baja diversidad de estratos. 3	Gran diversidad de estratos. Alturas sobre los 10 m. 1
Visualización	Tamaño de la cuenca visual	Visión de carácter cercana o próxima (0 a 1000 m). Dominio de los primeros planos. 5	Visión media (1000 a 4000 m). Dominio de los planos medios de visualización. 3	Visión de carácter lejano o a zonas distantes > a 4000m. 1
	Forma de la cuenca visual	Cuencas alargadas, generalmente unidireccionales en el flujo visual. 5	Cuencas irregulares, mezcla de ambas categorías. 3	Cuencas regulares extensas, generalmente redondeadas. 1
	Compacidad	Vistas panorámicas, abiertas. El paisaje no presenta elementos que obstruyan los rayos visuales. 5	El paisaje presenta zonas de menor incidencia visual, pero en un bajo porcentaje. 3	Vistas cerradas u obstaculizada. Presencia constante de zonas de sombra o menor incidencia visual. 1
Unicidad de paisaje	Paisajes singulares,	Paisajes de	Paisaje común, sin	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Factores	Elementos influencia	Alta	Media	Baja
		notables con riqueza de elementos únicos y distintivos. 5	importancia visual pero habitual, sin presencia de elementos singulares. 3	riqueza visual o muy alterada. 1
Accesibilidad	Visual	Percepción visual alta, visible a distancia y sin mayor restricción. 5	Visibilidad media, ocasional, combinación de ambos niveles. 3	Baja accesibilidad visual; vistas repentinas, escasas o breves. 1
	Física	Localizado a corta distancia de carretera, caminos locales, poblados o zona habitados. 5	Localizado en zona con caminos secundarios, poco transitados. 3	Localizado en predio privados con acceso restringido, zonas sin caminos públicos. 1

Los valores de evaluación se muestran a continuación:

Factores	Elementos influencia	UP_1
Biofísicos	3	3
	3	3
	3	3
	3	3
Visualización	5	5
	1	1
	3	3
Singularidad	3	3
Accesibilidad	3	3
	3	3
Total		30

Así mismo, se muestra en la tabla 4.19, los intervalos de valores de calificación y la connotación para la fragilidad visual.

Tabla 4.19 Clasificación de la fragilidad visual.

Puntuación global	Clasificación	Connotación visual del área
34 – 45	Fragilidad visual alta	Área sensible frente a intervenciones, con nula o mínima capacidad para absorber impactos.
21 – 33	Fragilidad visual media	Área medianamente sensible frente a intervenciones. Capacidad media de absorción de impactos.
9 – 20	Fragilidad visual baja	Área capaz de absorber impacto visuales, dada su composición u organización. La incorporación de nuevos elementos no alteraría significativamente las características del área.

De acuerdo con los datos anteriores, el área presenta una **fragilidad media**.

Capacidad de absorción visual

La capacidad de absorción visual (CAV), es la capacidad del paisaje de acoger actuaciones sin que se produzcan variaciones significativas en su carácter. Se valora usando los datos de Yeomans (1986) para distintos factores, posteriormente se aplica la ecuación matemática:

$$CAV = S (E+R+D+C+V)$$

Donde:

S = pendiente;

E = estabilidad del suelo;

R = potencial de regeneración de la vegetación;

D = diversidad de vegetación;

C = contraste de color roca – suelo, y;

V = contraste suelo vegetación.

Los parámetros de evaluación para el índice CAV se presentan en la tabla 4.20, así como las puntuaciones correspondientes para cada uno de los factores.

Tabla 4.20. Parámetros de valoración de la CAV (Yeomans, 19863)

Factor	Característica	Valoración
Pendiente (S)	>55%	1
	Entre 25 – 55%	2
	<25%	3
Diversidad de vegetación (D)	Baldíos, prados y matorrales	1
	Coníferas y repoblaciones	2
	Diversificada (mezcla de claros y bosques)	3
Estabilidad del suelo (E)	Restricción alta, derivado del riesgo alto de erosión e inestabilidad, pobre regeneración potencial	1
	Restricción moderada a causa de un cierto riesgo de erosión e inestabilidad y regeneración potencial	2
	Poca restricción por el riesgo bajo de erosión e inestabilidad y buena regeneración potencial	3
Contraste suelo – vegetación (V)	Contraste visual bajo	1
	Contraste visual moderado	2
	Contraste visual alto	3
Potencial de regeneración de la vegetación (R)	Potencial de regeneración bajo	1
	Potencial de regeneración moderado	2
	Potencial de regeneración alto	3
Contraste color roca – suelo (C)	Contraste alto	1
	Contraste moderado	2
	Contraste bajo	3

Los valores resultantes una vez aplicada la expresión matemática son:

Factor	UP_1
Pendiente (S)	2
Diversidad de vegetación (D)	2
Estabilidad del suelo (E)	2
Contraste suelo – vegetación (V)	3

³ YEOMANS W. C. (1986) Visual Impact Assessment: Changes in natural and rural environment. John Wiley and sons, New York.

Potencial de regeneración de la vegetación (R)	2
Contraste color roca – suelo (C)	3
Total	24

Una vez aplicada la valorización de las unidades de paisaje para capacidad de absorción visual, se clasificarán de acuerdo con la tabla 4.21

Tabla 4.21 Puntuación para determinar la CAV (PYEMA, 20084).

CAV	Puntuación
Baja	<15
Moderada	15-30
Alta	>30

De acuerdo con los datos obtenidos la capacidad de absorción es MEDIA de la unidad de paisaje.

IV.2.4 Medio socioeconómico

Población en El Porvenir Ballesteros

En la localidad hay 103 hombres y 101 mujeres. El ratio mujeres/hombres es de 0,981, y el índice de fecundidad es de 2.66 hijos por mujer. Del total de la población, el 0,49% proviene de fuera del Estado de Oaxaca. El 10,78% de la población es analfabeta (el 3,88% de los hombres y el 17,82% de las mujeres). El grado de escolaridad es del 4.47 (4.73 en hombres y 4.22 en mujeres).

Variaciones de población en El Porvenir Ballesteros desde 2005

En el año 2005, en El Porvenir Ballesteros había 187 habitantes. Es decir, ahora hay 17 personas más (una variación de 9,09%). De ellas, hay 8 hombres más (una variación de 8,42%), y 9 mujeres más (una variación de 9,78%).

Cultura indígena en El Porvenir Ballesteros

El 0,00% de la población es indígena, y el 0,00% de los habitantes habla una lengua indígena. El 0,00% de la población habla una lengua indígena y no habla español.

Desempleo y economía en El Porvenir Ballesteros

El 40,69% de la población mayor de 12 años está ocupada laboralmente (el 68,93% de los hombres y el 11,88% de las mujeres).

Viviendas e infraestructuras en El Porvenir Ballesteros

⁴ PYEMA. Metodología y descripción del medio Natural. Sistemas naturales y de soporte: Agrícola, forestal e hidrológico. Disponible en http://www.forosocialcriptana.com/IMG/pdf_6.SISTEMAS_NATURALES_Y_DE_SOPORT_E.pdf Consultado el 07 de enero del 2018.

En El Porvenir Ballesteros hay 58 viviendas. De ellas, el 85,42% cuentan con electricidad, el 89,58% tienen agua entubada, el 100,00% tiene excusado o sanitario, el 62,50% radio, el 45,83% televisión, el 27,08% refrigerador, el 4,17% lavadora, el 10,42% automóvil, el 4,17% una computadora personal, el 2,08% teléfono fijo, el 0,00% teléfono celular, y el 0,00% Internet.

IV.2.5 Diagnóstico ambiental

Sin proyecto (contexto actual)

De acuerdo con los datos anteriores, el SA desde el punto de vista de paisaje presenta una calidad visual alta, aunque de modo preciso en el AIP se observa presencia antrópica y cambio de uso de suelo en actividades agropecuarias, el paisaje en sí, tiene una capacidad de absorción visual media debido a presencia de ganado y cultivos así como el estado sucesional de la vegetación.

Se observa el funcionamiento del Sistema Ambiental (S.A.), está constituido por un subsistema terrestre y un subsistema acuático, el primero presenta una topografía de sierra alta compleja, que se caracteriza por presentar una línea de montañas con una altitud mayor al entorno geográfico, conformada por rocas de origen ígneo.

Como consecuencia de las diferentes actividades antropogénicas en el AIP que se han venido desarrollando, han provocado impactos a la vegetación original, que ha causado el cambio en la composición de especies vegetales del tipo ruderal y arvenses. El subsistema acuático está constituido por un corriente de agua perenne, en épocas de lluvia el nivel del agua aumenta provocando que el nivel del río aumente.

A continuación se describen el estado de cada componente ambiental:

- a) Suelo: En el sitio del proyecto se encuentran suelos ligeramente erosionados principalmente en los caminos que llevan a sitios de agricultura y pastoreo.
- b) Aire: No se obtuvieron datos de emisiones de contaminantes y partículas suspendidas en el área del proyecto, sin embargo se puede inferir que por las condiciones del área este elemento se encuentra en un medio adecuado, donde no existe un número alto de fuentes móviles de contaminación como los automóviles o camiones de transporte por lo tanto la generación de partículas de gases es baja e incipiente.
- c) Agua: Este elemento aparentemente presenta una buena media, el estudio de calidad de agua muestra la presencia de coliformes totales, aunque no existen descargas de aguas residuales, posiblemente se deba a los procesos constructivos de la autopista Oaxaca-Puerto Escondido que se ubica en la parte alta de la cuenca. La turbiedad y color fuera del rango para consumo humano se debió a que se muestreo en la época de lluvias.
- d) Vegetación: De acuerdo a su fisionomía, hábitat y composición florística la vegetación predominante en el sitio del proyecto es vegetación de bosque de galería, mientras que para sus colindancias la vegetación corresponde a

pastizal y cultivos agrícolas; aunque en su mayor parte, las áreas aledañas se encuentran forestadas, con vegetación natural, se puede concluir que el área del proyecto se encuentra modificada de modo puntual en el sitio del proyecto y conservada en el SA.

- e) Fauna: Tomando como base las observaciones de campo, en relación a la fauna existente en el lugar, se concluye que la diversidad de especies animales es baja, incluida la fauna íctica, aunque en esta última no se registró ninguna especie las personas locales solo mencionan la presencia de camarones, aunque no suelen ser comunes.

Por lo anterior, se concluye que el AIP, se encuentra poco afectado de modo puntual por procesos antropogénicos y por lo tanto afecta un área específica muy pequeña en relación al Sistema Ambiental; por lo que se prevé que los impactos ambientales generados por la construcción de la obra no serán significativos ni contribuirán al deterioro general del sistema ambiental.

Con proyecto sin medidas

El único atributo ambiental que se vería perjudicado al llevar a cabo el proyecto sin las medidas de impacto ambiental sería el componente agua si se llegaran a presentar derrames de aceites, combustibles, etc. en el proceso constructivo. La vegetación también se vería perjudicada, aunque de modo puntual, ya que se afectaría un total de 10 árboles del bosque de galería, los cuales serían derribados para la construcción de dicho puente.

Con proyecto con medidas

El ejecutar el proyecto e implementar el total de las medidas propuestas, garantizaría al menos que los niveles de contaminación del río no aumenten, sino que permanecerían estables. Sin lugar a dudas el mayor beneficio es el social y económico, ya que permitiría disminuir los tiempos de traslado y de riesgo de las personas de EL Porvenir Ballesteros, la vegetación por su parte, aunque el derivo de los 10 árboles sería inevitable, se compensaría con la reforestación de individuos de la misma especie en sitios aledaños.

V. IDENTIFICACIÓN, DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES

V.1. Definición de Impacto Ambiental

Considerando que el impacto ambiental de un proyecto sobre el entorno, se entiende como la diferencia entre la situación del ambiente futuro con modificación, tal como se presentaría como consecuencia de la realización de la acción del proyecto y la situación del ambiente futuro tal como estaría, tomando en cuenta la condición normal, sin los efectos de la acción es decir el resultado neto, sea positivo o negativo de la calidad del componente analizado y la condición en que quedaría.

Uno de los aspectos que mayor relevancia tiene en la actualidad en el proceso de la evaluación del impacto ambiental, es la medición de variables y los componentes ambientales, sobre todo por la cantidad y complejidad de los elementos que se consideran, como el estado, calidad, funcionalidad, grado de conservación, etc.

Partiendo de lo anterior, el proyecto se evaluará siguiendo y aplicando diferentes metodologías, de tal forma que compactaremos los puntos a evaluar, considerando los más relevantes, entre un método y otro encontrara una síntesis que permitirá llevarlo al siguiente método.

V.2 Método Ad Hoc

Método Ad Hoc: Estas metodologías proporcionan una orientación mínima a la evaluación de impacto más allá de lo que sugiere como amplias zonas de posibles impactos. Dentro de los Métodos Ad Hoc encontramos el Método Delphi esta metodología es adapta de la lista de categorías ambientales desarrollada por el Banco Mundial e incorporada en propuestas del banco interamericano de Desarrollo, considera para su desarrollo una lista de las categorías o componentes ambientales susceptibles de sufrir algún impacto por la ejecución del proyecto.

La aplicación metodológica consiste en serie de preguntas desarrolladas para las diferentes actividades del proyecto y que su posibilidad de afectación sea de manera independiente o en forma acumulada.

Para este proyecto partimos con una lista de verificación desarrollada a partir del método Delphi, para la construcción del puente: tomando en cuenta las siguientes actividades:

Tabla 5.1 Etapas del proyecto y principales actividades.

Etapas del proyecto	
Preparación de Sitio	Colocación de Señalamiento y protección de obra
	trazo y nivelación
	desmante y despalme
	habilitación de área de maniobras
Construcción	Subestructura
	construcción de estribo 1 y 2; Pila central
	Construcción de accesos
	Construcción de Superestructura
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado.
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas.
Construcción de obras complementarias en accesos (Defesas metálicas y lavadero)	
Abandono	Deshabilitar área de maniobras
operación y mantenimiento	Permanente

Lista de aspectos ambientales

Cada una de las categorías o componentes ambientales seleccionados de la lista de categorías ambientales para integrar una lista de verificación, origina una serie de preguntas que se turna a los especialistas: las respuestas a estas preguntas son producto del debate en el grupo de profesionales que integran el equipo de evaluación y que toma en cuenta la revisión bibliográfica efectuada, más la verificación de elementos observado en campo.

La lista de aspectos ambientales contemplados en la lista de verificación para los impactos ambientales considero la totalidad del enfoque y alcance de la evaluación que permitió interrelacionar todos los aspectos de interés del proyecto con los componentes del medio ambiente, en este sentido se presentan las siguientes propuestas:

- Categoría I: Clima y calidad de aire
- Categoría II: Geología y Geomorfología.
- Categoría III: Recursos hídricos y calidad del agua.
- Categoría IV: Suelos y capacidad de uso de las tierras
- Categoría V: Ecosistemas y ecología
- Categoría VI: Áreas protegidas y de sensibilidad ambiental
- Categoría VII: Ruido y vibraciones
- Categoría VIII: Calidad visual
- Categoría IX: Salud y enfermedades
- Categoría X: Aspectos socioeconómicos, culturales y arqueológicos.

Las categorías se seleccionaron en función de la naturaleza del proyecto y en relación con las principales actividades que pueden desencadenar algún aspecto que se traduzca en probables impactos ambientales negativos:

A partir de lo anterior, la estrategia que sigue para el desarrollo del método y la lista resultante es:

1. Selección del panel de expertos.
2. Llenado de cuestionario
3. Análisis de respuestas
4. Presentación de la síntesis

5.- Repetición del proceso hasta alcanzar el consenso si en necesario hasta obtener una síntesis.

Tabla 5.2 Tabla resumen de cuestionario y respuestas.

Categoría I. Clima y calidad de aire
¿Puede ser afectada la calidad del aire durante el proceso de construcción y operación de esta obra?
Si, derivado de partículas sólidas, o bien cemento, o partículas como (CO, SO2 y NO2) sus posibles efectos.
Los vientos locales presentes en la zona del proyecto, afectaran a la población debido al transporte de material particulado proveniente de las actividades de construcción.
Si, Aunque las condiciones del viento no son tan predominantemente fuertes, se puede favorecer el transporte de material particulado de la obra hacia la población circundante, al momento de llevar actividades de construcción
Categoría 2.-Geología y geomorfología
La generación de taludes puede resultar inestable durante las actividades de construcción de la vía.
En la proyección de la excavación para elementos de soporte (estribo1, estribo 2) se consideró en el proyecto un talud, con base el ángulo de fricción interno del suelo proporcionado por el estudio de mecánica de suelos. El talud se considera estable por características propias del material existente en el sitio.
Por lo anterior se considera que el talud es estable y no afectara las actividades de la construcción de la vía.

Mencionar si el proyecto contempla el ensanchamiento de la carpeta existente con trabajos de corte, formación de taludes y si las obras se realizaran de forma técnicamente adecuada.

El proyecto ejecutivo del puente no considera cortes en la generación de accesos, si existe formación de terraplenes y se respeta el ancho existente de la carpeta por lo que se afirma que la realización de obras se realiza en forma técnica adecuada.

Mencionar si en los procesos de diseño y construcción se contemplan los posibles riesgos de inundación para el área del proyecto.

En los estudios hidráulicos, hidrológico y en general los estudios topo-hidráulicos se analizó para un gasto calculado para diferentes periodos de retorno, para dichos periodos consideran áreas de inundación para las cuales se consideraron las medidas oportunas para la correcta ejecución de proyecto.

Existen tramos en la carretera que podrían ser afectados por inundaciones

El área de inundación analizada en los estudios topo-hidráulicos no considera que algún tramo de carretera resulte afectado por las inundaciones provocadas por el gasto de diseño.

En ningún caso el proyecto considera que el cauce del rio afecte a tramos del camino.

Es posible la generación de zonas susceptibles a la erosión hídrica

El estudio de mecánica de suelos proporciona las características granulométricas de los materiales existentes en el cauce del rio y con base al gasto calculado en los estudios hidráulicos e hidrológicos, se puede verificar que construir esta obra de infraestructura no afecta o no provoca zonas susceptibles a la erosión de agua.

Mencionar si las obras de construcción del trazo pueden afectar los márgenes de los cauces puede resultar en zonas propensas a erosión hídrica, o por eliminación de la vegetación en zonas de pendiente.

Para la construcción del puente no es necesaria la eliminación de grandes zonas vegetales, el desplante de los apoyos y la superestructura se proyectó de la tal manera que la infraestructura no impacte en gran magnitud la circulación normal de cause del rio. Se puede asegurar que la construcción del puente no genera zonas de erosión hídrica. Por lo que el proyectista considera que la construcción se realice en época de estiaje.

Existen riesgos o peligros que den como resultado pérdidas por las actividades sísmicas y tectónicas en el área del proyecto.

El los criterios de análisis y diseño del puente se pueden observar que la estructura se pensó para resistir fenómenos como el sismo.

Considerando la zona sísmica en donde se encuentra nuestra estructura y con base a la información de mecánica de suelos, se diseña el puente para que se comporte de manera satisfactoria antes eventos sísmicos.

Señalar si se han tomado en cuenta las actividades sísmicas y movimientos tectónicos en el diseño y construcción de la obra, que resulten en pérdidas mínimas en el área.

El proyecto se diseñó a consideración de la normativa de SCT (en materia de sismicidad) tomando como referencia de diseño el manual AASHTO.

Para una zona sísmica clasificada como A y un tipo de suelo II, la proyección, análisis y el diseño cumple con los estados límites de Servicio solicitado para una estructura de importancia tipo A.

Categoría III Recursos hídricos y calidad del agua

Es posible la contaminación del recurso de agua, como resultado de la construcción del proyecto.

La construcción del puente vehicular, de ninguna forma contamina el agua del cauce del río, al ser los componentes de los elementos estructurales en contacto del mismo a base de concreto, que es una combinación de materiales pétreos (área, agua y grava) con cemento puzolánico.

Este tipo de cemento estéril de mayor resistencia a los agentes químicos, se caracteriza por desarrollar menos calor al fraguar, tener menor dilatación y ser más impermeable que el Cemento Portland, disminuyendo la exhudación y segregación.

Su nombre deriva de la puzolana, una fina ceniza volcánica de la región del Lazio y la Campania, cuyo nombre se debe a la localidad de Pozzuoli, cercana a Nápoles, situada en las faldas del Vesubio. Posteriormente se ha generalizado el nombre para los cementos con cenizas volcánicas de otros lugares.

La puzolana es una piedra de naturaleza ácida, muy reactiva, al ser muy porosa y puede obtenerse a bajo precio. Un cemento puzolánico está formado por:

55 a 70% de clinker Portland

30 a 45% de puzolana

2 a 4% de yeso

Este cemento es ideal para ser usado en climas calurosos o para coladas de

grandes dimensiones. El cemento volcánico se emplea generalmente donde se necesita alta permeabilidad y durabilidad.

No hay agentes agresivos en la construcción de los elementos que de alguna forma contaminen el agua.

Existe riesgo de contaminación de las aguas subterráneas.

Al considerar al concreto (seco y endurecido) como una roca, y este al interactuar con el suelo se comporta como tal, no existe riesgo de contaminación de aguas subterráneas.

Mencionar si se considera la contención de actividades de extracción y vertimiento de residuos y descargas que puedan poner en riesgo los cauces superficiales en agua.

No se consideran en el proyecto actividades de extracción y vertimiento de residuos y descargas dado al que la realización del proyecto como tal no lo requiere.

Mencionar si se contempla la contención de actividades de extracción y vertimiento de residuos y descargas en áreas permeables que puedan poner en riesgo las aguas subterráneas por lixiviados en el área.

No se consideran en el proyecto actividades de extracción y vertimiento de residuos y descargas dado al que la realización del proyecto como tal no lo requiere.

Se puede alterar el régimen hídrico superficial y subterráneo.

En los estudios topo-hidráulicos se analiza el sitio simulando la actividad del cauce con y sin estructura. Con el estudio antes señalado se comprueba que el desplante de la estructura del puente no altera el régimen del agua en el cauce ni superficial ni subterráneo.

Mencionar si la explotación de materiales o cortes en el trazo pueden alterar la dinámica fluvial y subterránea o si la construcción de la carpeta si fuese el caso puede afectar la tasa de infiltración y recarga de acuíferos.

La proyección del puente se pensó para que los apoyos del mismo no afecten (ni en la construcción ni en su permanencia) el cauce natural del río o que permita el mismo gasto en base de periodos de retorno estudiados.

La carpeta de rodamiento para los vehículos no puede afectar la infiltración de agua en el terreno ya que si comparamos el área de recolección al área de influencia de la misma los porcentajes no están ni siquiera cercanos.

La construcción de estribos, generan problemas de socavación o bien ahorcamiento del cauce.

Con el estudio de mecánica de suelos y mediante el cálculo del gasto existente en el cauce (gasto de diseño), se puede dar un estudio o el análisis de socavación general o local en los elementos del soporte, dicho análisis comprueba que los niveles de socavación no afectan el cauce del río y que bien el ahorcamiento del mismo es permisible para la normativa pertinente. (CONAGUA).

Al momento de la construcción del puente por acciones del colado existe algún riesgo de derrame de concreto, si la respuesta es sí, ¿existen medidas técnicas que eviten esto?

El proceso constructivo, específicamente en la calidad de obra depende totalmente del personal, los materiales y la calidad de la herramienta empleada durante el proceso.

Si en dado caso existiera derrame de concreto durante esta actividad, cabe aclarar que no sería al propósito ni en grandes cantidades, dado que también representaría una pérdida económica. Por lo anterior no establecimos alguna medida a excepción de en cuidado al momento de verter el concreto sobre las cimbras en cualquier elemento estructural.

Categoría IV. Suelo y capacidad de uso de las tierras

Existen zonas potenciales a la contaminación del suelo.

Si, existirá un campamento propuesto que deberá estar condicionado conforme a la normatividad

Señalar si durante alguna etapa del proyecto se pueden producir vertimientos de sustancias tóxicas como lubricantes, combustibles y asfalto líquido, que puedan ser arrastrados por los escurrimientos superficiales o por el abandono de las áreas utilizadas para la construcción de las instalaciones temporales

No se contempla verter sustancias tóxicas.

Se verá afectado el uso actual del suelo a lo largo del tramo

En las zonas circundantes al puente se presenta vegetación secundaria, por lo que no se realizará remoción de vegetación forestal.

Mencionar si a consecuencia de los trabajos de pavimentación y/ o construcción de puente y por aumento de flujo (de cualquier tipo) ejemplo comercial, los predios que se encuentran ubicados a los lados de la carretera, o al lado del puente serán objeto de cambio de uso de suelo

no se considera el cambio de uso de suelo.

<p>A consecuencia de la ejecución del proyecto, habrá pérdida de suelos que son aprovechados por la actividad agrícola</p> <p>Aunque en el área circundante existen terrenos agrícolas, estos no se verán afectados.</p>
<p>Se podría ver incrementada la erosión de suelos, como consecuencia de las actividades de construcción del puente.</p> <p>Por el tipo de suelo, es posible que se incrementará la erosión del suelo.</p>
<p>Categoría V. Ecosistemas y ecología</p>
<p>Señalar si durante las actividades de la construcción y operación del proyecto se afectará la fauna silvestre.</p> <p>No, en general los ejemplares adultos con buena salud son capaces de percibir el acercamiento de maquinaria y personal, y presentan una elevada capacidad de desplazamiento, suficiente para ponerse a salvo.</p>
<p>Se verá afectada la cubierta vegetal</p> <p>Si, De modo puntual en el sitio de construcción.</p>
<p>Mencionar si durante las acciones de preparación del sitio, construcción, operación o abandono, se verá afectada la vegetación que se encuentra relacionada con el proyecto, en especial de las formas arbustivas o arbóreas.</p> <p>Si, debido a las condiciones actuales del sitio será necesario retirar cubierta vegetal, arbustos ni árboles.</p>
<p>Existen especies en alguna categoría de protección o amenazadas que puedan ser afectadas durante el proceso de construcción del puentes y sus accesos</p> <p>En el área del proyecto NO se observó alguna especie con alguna categoría de riesgo (en el sistema Ambiental y en el área de influencia si se localiza una especie).</p>
<p>Existe riesgo de atropellamiento de la fauna silvestre o local durante las etapas del proyecto.</p> <p>Al momento de realizar los recorridos no se observaron huellas de paso de fauna.</p>
<p>Señalar si las acciones consideradas en las distintas etapas del proyecto, pueden afectar a la flora o fauna bajo protección y cuál es el estatus de estos grupos en el área</p> <p>No aplica ya que no se afectarán especies de flora o fauna bajo protección y cuál es el estatus de estos grupos en el área.</p>

Se producirán alteraciones a los ecosistemas o se producirá pérdida de hábitats para la fauna silvestre

Debido a la naturaleza del proyecto (construcción del puente) no producirá alteraciones a los ecosistemas o bien producir pérdida de hábitats para la fauna a silvestre ya que la obra propuesta cuenta con caminos de acceso.

Se producirán alteraciones al paisaje como resultado de las actividades de la construcción del puente

El proyecto debido a que le da continuidad a vía de comunicación (camino) no produce alteraciones al paisaje.

Señalar si durante las etapas del proyecto se prevé afectar algún ecosistema importante en la zona y que tenga importancia para las especies de fauna silvestre.

La construcción del puente se contempla realizarse entiendo de secas; sobre todo al momento de construir la subestructura evitando interferir en el cauce. Reduciendo con ello tiempos de construcción, mano de obras y cuidados, o bien encauzamientos.

Mencionar si como resultado de las actividades de construcción de la vía, se producirán alteraciones al paisaje en el área.

El proyecto debido a que le da continuidad a vía de comunicación (camino) no produce alteraciones al paisaje.

Categoría VI. Áreas protegidas y de sensibilidad ambiental

Existe en el área de influencia del proyecto algún área protegida y que tipos de ambientes sensibles existen en la zona que puedan ser afectados por el proyecto:

Dentro del área de la influencia del proyecto no existe algún área protegida.

Categoría VII. Ruidos y vibraciones

El incremento de las emisiones sonoras durante las actividades de construcción de la vía puede afectar a los trabajadores

Si. Por ello como medida preventiva deberán seguir el MANUAL DE PREVENCIÓN DE RIESGOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES. Medidas enfocadas al personal: Prevención de riesgos en la construcción de puentes:

<https://www.achs.cl/portal/trabajadores/Capacitacion/CentrodeFichas/Documents/prevencion-de-riesgos-en-la-construccion-de-puentes.pdf>

Las vibraciones producidas por el uso de maquinarias y equipos pueden constituir un riesgo para los habitantes locales aledaños a la zona del proyecto

<p>Si; sin embargo estas vibraciones no serán de riesgo para los habitantes, debido a que se trata de un sistema abierto, en el cual se establecerán horarios de trabajo; siguiendo el MANUAL DE PREVENCION DE RIESGOS EN LA CONSTRUCCION DE PUENTES. Medidas enfocadas al personal: Prevención de riesgos en la construcción de puentes:</p> <p>https://www.achs.cl/portal/trabajadores/Capacitacion/CentrodeFichas/Documents/prevencion-de-riesgos-en-la-construccion-de-puentes.pdf</p>
<p>El incremento del ruido durante las etapas del proyecto puede provocar ahuyenta miento de fauna silvestre.</p> <p>Si, se ha documentado el esparcimiento de la fauna. Sin embargo, tan pronto termines las actividades de construcción estas suelen regresar.</p>
<p>Mencionar si alguna de las etapas del proyecto puede generar ruidos y vibraciones que puedan afectar a las especies de fauna silvestre sensibles a estos factores.</p> <p>Si, se ha documentado el esparcimiento de la fauna. Sin embargo, tan pronto termines las actividades de construcción estas suelen regresar.</p>
<p>Categoría VIII. Calidad de visual</p>
<p>Se verá afectada la calidad paisajística debido a la construcción y a la presencia física del puente.</p> <p>No se verá afectada, ya que esta obra formara parte de un camino existente.</p>
<p>Señalar si el proyecto producirá alguna alteración al entorno paisajístico del área.</p> <p>El proyecto no producirá alguna alteración al entorno paisajístico del área.</p>
<p>Categoría IX. Salud y enfermedades</p>
<p>Es posible la ocurrencia de accidentes durante el desarrollo de las actividades del construcción</p> <p>Si.</p>
<p>Señalar las medidas de seguridad que se tienen contempladas durante el desarrollo de las actividades del proyecto que prevengan los accidentes que pongan en riesgo la salud de los trabajadores</p> <p>Se seguirá el MANUAL DE PREVENCION DE RIESGOS EN LA CONSTRUCCION DE PUENTES. Medidas enfocadas al personal: Prevención de riesgos en la construcción de puentes:</p> <p>https://www.achs.cl/portal/trabajadores/Capacitacion/CentrodeFichas/Documents/prevencion-de-riesgos-en-la-construccion-de-puentes.pdf</p>

<p>Existen en el área los servicios de salud que puedan cubrir una demanda extraordinaria de presentarse alguna urgencia en la construcción.</p> <p>NO, debido a que se trata de un área rural. Sin embargo, se contara siempre con la presencia de vehículos de apoyo en caso de que ocurra algún accidente.</p>
<p>Categoría X. Aspectos socioeconómicos, culturales y arqueológicos</p>
<p>Las actividades de construcción de la carretera afectaran las actividades productivas y económicas de los pobladores:</p> <p>La construcción afectara de forma positiva las actividades productivas, económicas, sociales, educativas y de salud; ya que tendrán un flujo continuo para realizar diferentes actividades.</p>
<p>Es posible que se presenten conflictos sociales por la afectación de predios durante las actividades de construcción.</p> <p>No, ya que este proyecto es prioridad para los pobladores, ellos son los mayormente interesados, deseando un flujo continuo y seguro.</p>
<p>Durante el proceso de construcción del proyecto, la población local recibirá algún beneficio.</p> <p>Si, ya que los puestos de trabajo serán cubiertos por trabajadores de la zona, además la comunicación en la zona será continua y rápida</p>

Resumen de los impactos relevantes por la construcción del puente durante las etapas:

Tabla 5.3 Impactos relevantes del proceso constructivo por la etapa de preparación de sitio.

PREPARACIÓN DEL SITIO.	
Actividad	Definición
Desmante	El desmante comprende la remoción de vegetación de porte arbóreo y arbustivo a través de la tala, el desenraice, la limpieza y disposición final, mediante medios mecánicos y manuales, de acuerdo y en función de los tipos de vegetación existentes en cada sitio. El trabajo de campo permitió verificar que no se dañaran árboles o arbustos con un DAP >10 cm.
Despalme	Remoción del horizonte orgánico del suelo (10 cm en promedio).

Tabla 5.4 Impactos relevantes del proceso constructivo por la etapa de construcción.

Etapa de construcción.	
Actividad	Definición
Excavaciones estribos 1 y 2.	Considerando que las excavaciones son cortes ejecutados a cielo abierto en el terreno natural, estas se realizarán con una maquinaria excavadora, hasta alcanzar las dimensiones de la sección especificada en el proyecto, para desplantar la sección inferior de los estribos 1 y 2, conforme aumente la profundidad la maquina afinará las paredes de la sección, hasta alcanzar el nivel de desplante marcado en el proyecto.
Construcción del estribo de concreto armado No. 1	La construcción del estribo No.1, se realizará a través de la construcción de los elementos que lo integran: Zapata, cuerpo, aleros, orejas, corona y muro de respaldo, todos estos elementos de concreto hidráulico de resistencia. El proceso de construcción será el siguiente; una vez realizada la excavación se realizara el armado del acero, se cimbrara el elemento y se colora posteriormente, una vez alcanzada la resistencia especificada se descimbrara el elemento quedando lista para su operación estructural.
Construcción del estribo de concreto armado No. 2	La construcción del estribo No.2, se realizará a través de la construcción de los elementos que lo integran: Zapata, cuerpo, aleros, orejas, corona y muro de respaldo, todos estos elementos de concreto hidráulico de resistencia $f'c= 250$ kg/cm ² y acero de refuerzo $f'y=4200$ kg/cm ² ; el proceso de construcción será el siguiente; una vez realizada la excavación se realizara el armado del acero, se cimbrara el elemento y se colora posteriormente, una vez alcanzada la resistencia especificada se descimbrara el elemento quedando lista para su operación estructural.
Pila central	la superestructura esta formada por losa de concreto armado sobre travesaños tipo aashto iii de concreto $f'c= 300$ kg/cm ² arriostradas con diafragmas de concreto armado, la subestructura esta compuesta con dos apoyos de concreto armado en estribos y sus aleros y una pila central, cada uno de estos apoyos condicionados con bancos de apoyos con neoprenos y topes sísmicos.
Construcción de superestructura de concreto armado.	La superestructura esta formada por dos claros de 14.40 m, longitud total del puente es de 30.05 m, ancho total de 9 m, ancho de calzada de 7 m, cuenta con baquetas y guarniciones de 1 m en ambos lados y parapetos peatonales, en sus límites son adicionadas con una junta de calzada tipo mex-t-50 y drenes de pvc a cada 3 m. El espesor de losa es de 20 cm, con un peralte de trabe aashto tipo iii con un peralte de 115 cm. Los diafragmas extremos e internos tienen un espesor de 25 cm y un peralte total (sin losa) de 100 cm son a base de concreto armado con un $f'c=250$ kg/cm ² .

Construcción de terracerías (cortes y terraplenes), en accesos 1 y 2	Los cortes y terraplenes necesarios para alcanzar los niveles de subrasante que marca el proyecto ejecutivo se realizarán con maquinaria pesada (tractores y retroexcavadoras); en el caso de los cortes el material se utilizará para la formación de terraplenes, La formación de los terraplenes se iniciará en el momento en que se termine de construir la subestructura y se realizará tirando capas de máximo 20 cm de espesor, siendo nivelada por una motoconformadora para después ser compactada por una compactadora mecánica de rodillo, añadiendo el agua necesaria para lograr la compactación especificada en el proyecto, este procedimiento se continuará hasta alcanzar el nivel de proyecto.
Construcción de losas de accesos y muros de contención	Una vez concluidas las terracerías en los accesos y para proteger de posibles hundimientos en los accesos se construirán las losa de concreto y los muros de contención laterales; el proceso de construcción será el siguiente; una vez realizada la excavación se realizara el armado del acero, se cimbrara el elemento y se colara posteriormente, una vez alcanzada la resistencia especificada se descimbrara el elemento quedando lista para su operación estructural
Obras auxiliares).	Finalmente sobre las laterales de las losas de acceso se construirán, las cunetas los bordillos y los lavaderos como obras de drenaje superficial para desviar y llevar el agua a sitios donde no produzca erosión y/o deterioro a la estructura.

Tabla 5.5 Impactos relevantes del proceso constructivo por la etapa de operación y mantenimiento.

Etapa de operación y mantenimiento	
Actividad	Definición
Circulación vehicular	Operación del puente, incluye la circulación del transporte vehicular diario promedio.
Mantenimiento	Conjunto de actividades que permitirán mantener la vía en buenas condiciones: revestimiento, retiro de derrumbes, obras de control de escurrimientos, etc.

Factores ambientales naturales y antropogénicos

De la revisión de componentes del SA, se detectaron siete elementos del medio físico y cuatro elementos del medio socioeconómico sobre los que se causarán afectaciones generadas por la implementación del proyecto (Tabla 5.6 y Tabla 5.7).

Tabla 5.6 Elementos ambientales naturales con potencial repercusiones dentro del SA.

Factor ambiental	Descripción
Aire	Deterioro de la calidad del aire por emisiones de gases y partículas suspendidas de suelo.
Clima	Baja probabilidad de cambios en el microclima.

Agua	Modificación de la calidad del agua en los escurrimientos naturales, por aporte de sedimentos y sustancias deletéreas.
Tierra y suelo	Pérdida de la capa fértil, con alteración de las características edáficas y diferentes grados de compactación y contaminación por residuos. Activación de procesos erosivos y modificación de la geoforma.
Flora	Cambios y Pérdida de la cobertura vegetal.
Fauna	Fragmentación de hábitats y afectación de áreas de anidación y madrigueras.
Paisaje	Deterioro de la calidad paisajística.

Tabla 5.7. Elementos ambientales antropogénicos con repercusiones dentro del SA.

Factor ambiental	Descripción
Infraestructuras y servicio	Vías de comunicación
Aspectos humanos	Calidad de vida
Población	Demografía y estructura poblacional
Economía	Actividades y relaciones económicas

Construcción del escenario modificado por el proyecto

A continuación, en la Tabla 5.8 se describe el escenario modificado del sitio conforme a los elementos ambientales.

Tabla 5.8 Relación de elementos y acciones de las actividades del proyecto.

Sistema	Elemento	Acciones	Escenario modificado por el proyecto
Medio Físico	Aire	Deterioro de la calidad del aire por la concentración de gases y partículas contaminantes.	El deterioro de la calidad de aire será máximo durante la construcción del puente, al final, estas partículas habrán sido eliminadas por acción del viento, quedando solo las emitidas por los vehículos en circulación, que por su volumen no significativo serán esparcidas inmediatamente, resultando la calidad de aire igual a la existente antes de la construcción del proyecto.
		Deterioro de la calidad del aire por la generación de polvo.	El deterioro de la calidad del aire por la generación de polvo, será mayor durante la construcción del puente, al final de la construcción se generarán mínimas cantidades de polvo por la circulación de los vehículos.
		Aumento en los niveles sonoros.	La contaminación acústica producida por los motores de combustión en funcionamiento de la maquinaria y vehículos de transporte será mayor cuando esté trabajando toda la maquinaria en el sitio de construcción.

	Agua	Calidad del agua.	La afectación a la calidad del agua se ocasionará durante las excavaciones y los trabajos de terracería, debido al movimiento de suelo y los arrastres provocados por la acción del agua, durante la construcción de la superestructura, se utilizarán cementos y sustancias que al caer al cauce del río afectarán la calidad de agua y con el trabajo de la maquinaria se ocasionará el aporte de sustancias deletéreas (partículas de neumáticos, grasas, aceites y combustibles) que se incrementará en la época de lluvias y afectarán la calidad del agua.
		Recursos hídricos.	La afectación a los recursos hídricos se ocasionará en los escurrimientos superficiales por el aporte de sedimentos, será máxima durante la construcción debido al movimiento de las terracerías y los arrastres provocados por la acción del agua. Además de generarse residuos de cemento los cuales caerán al cauce del agua y afectarán su calidad.
		Recarga de acuíferos.	La modificación a la recarga de acuíferos será máxima con la compactación y la construcción de los accesos, lo cual impedirá la infiltración del agua para los mantos acuíferos.
	Clima	Cambio en el microclima.	Este elemento se verá afectado desde la preparación del sitio con la remoción de la cubierta vegetal, además de sustituir el suelo con la capa de revestimiento, se producirá un cambio en el microclima, traducido en un leve aumento de la temperatura local, en la probable modificación de los patrones de viento y de precipitación.
	Tierra y Suelo	Calidad y capacidad ambiental.	El impacto más fuerte a este componente se llevará a cabo durante la etapa de preparación del sitio y la construcción, principalmente cuando se lleve a cabo el despalme y la excavación para la construcción de los estribos de concreto armado, y cuando se realicen las actividades de terracerías se afectará la calidad y capacidad de suelo.
		Geo-edafología.	Durante el movimiento de terracerías en la para la construcción de los accesos del puente, se ocasionarán afectaciones a la estructura de suelo. Durante la formación de cortes y terraplenes se removerán grandes volúmenes de suelo, el cambio de la geoforma alcanzará su máximo grado al término de los mismos; se espera que, al recuperarse la cobertura vegetal, el cambio en la geoforma sea absorbido.
		Relieve y formas.	
		Compactación.	El impacto más fuerte a este componente se presentará durante la utilización de las maquinarias, y la colocación de la capa de revestimiento de los accesos, que ocasionarán la compactación del suelo modificando los procesos de infiltración.
		Activación de los procesos erosivos.	Durante la preparación del sitio se eliminará la capa fértil del suelo con lo cual se activarán

			procesos de erosión hídrica y eólica; sin embargo, con la correcta implementación de las medidas se espera que estos ecosistemas puedan iniciar su restablecimiento.	
Medio biótico	Flora	Cambios en la cobertura vegetal	Durante la preparación del sitio se ocasionarán cambios en la cobertura vegetal, al eliminar plantas arvenses (malezas) en el sitio de construcción del puente.	
		Pérdida de la cobertura vegetal.	En la preparación del sitio en las actividades de desmonte no se afectará significativamente la vegetación existente, por lo que la disminución de los servicios ambientales y aceleración de la erosión no será significativo.	
	Fauna	Fauna acuática.	Con el derribo de la cobertura vegetal al igual que con las actividades en la construcción del puente principalmente los cortes y terraplenes se ocasionará un incremento en los sedimentos que caerán al lecho del río, aumentando la DBO del agua del cauce disminuyendo la abundancia temporal de las especies acuícolas que pudieran estar presentes en el sitio de construcción.	
		Fauna terrestre	Abundancia	
	Paisaje	Componentes paisajísticos.	Calidad intrínseca.	A nivel de Sistema Ambiental la afectación a la calidad paisajista se no se agudizará con el derribo de los estratos de vegetación. No se contempla que otro elemento del paisaje que se vea afectado esto debido a la ubicación del puente. Aunque el suelo, verá la afectación será mayor durante la ejecución de cortes y terraplenes sin embargo ya existe una degradación del elemento a causa de la erosión, se prevé que con la aplicación de las medidas de mitigación y su puesta en funcionamiento deje ser un elemento extraño y se irá integrando paulatinamente a la percepción general que se tiene de este sitio.
Medio Socio-económico	Infraestructura y servicio	Vías de comunicación.	Permitira el paso continui de vehiculos y se aducuara una obra adecuada a esta via	
	Aspectos humanos	Calidad de vida.	El escenario futuro con el proyecto se prevé una comunicación para las comunidades que se encuentran en el área de influencia del proyecto, mayor movimiento comercial aumento en el tránsito vehicular mejorando la calidad de vida de los habitantes en la zona del SA.	
	Población	Demografía.	NO se prevé cambios importantes en los componentes demográficos	
	Economía Local	Estructura ocupacional.		
Actividades y relaciones económicas.			Incremento en el intercambio de bienes y servicios	

El Método Delphi permitió analizar el proyecto dentro de su área de influencia y en contexto más amplio a nivel de sistema ambiental. Por la naturaleza del proyecto el Método Delphi permitió identificar que el proyecto en cuestión tendrá

los impactos más relevantes dentro de la etapa de habilitación de áreas de maniobras y durante la etapa de construcción, siendo esta una de las áreas que presentará mayor movimiento:

-Habrá personal de trabajo, se guardarán insumos, se habilitarán sanitarios móviles, almacén de aceite, área de comida, área para depósito de basura, maniobra- Por lo que las medidas en estas actividades serán de tipo preventivo.

En la etapa de construcción, la categoría de clima y calidad de aire, ruidos y vibraciones, así como salud aspectos socioeconómicos derivado del uso de maquinaria, acarreo, y por la naturaleza de proyecto (construcción de obra civil) los trabajadores sin seguir Medidas enfocadas al personal en Prevención de riesgos por la construcción de puentes puede afectar su salud, derivado de un accidente. En lo que se refiere al clima, calidad de aire, ruidos y vibraciones, al momento de construir el movimiento de vehículos y personal en la zona podrá incrementar la suspensión de diferentes partículas y emisión de ruidos, sin embargo en este punto se proponen medidas preventivas.

En el caso de aspectos socioeconómicos, la construcción del puente es positiva, ya que este se ubica de modo estratégico ya que beneficiaría a dos localidades de modo directo, disminuyendo el tiempo de traslado.

A demás de utilizar personal de la región en la construcción del mismo, generando empleos temporales. Partiendo del método Delphi aplicaremos **el método (Matriz de Importancia)**. Donde se seleccionen las actividades más relevantes derivadas del método Delphi.

V.3. Metodología para evaluar los impactos ambientales (CRI)

La evaluación de los impactos, consistió en la valoración de los efectos a través de un índice de impacto ambiental elaborado siguiendo la metodología de los **Criterios Relevantes Integrados (CRI)**, se optó por este método ya que una de las ventajas es que puede utilizarse en forma complementaria de otro método o puede emplearse de forma directa. Aunque requiere ciertos cálculos que dificultan su comunicación, la interpretación es directa y cuantitativa, con una buena capacidad de identificar los impactos más críticos y orientar la vigilancia y control de los mismos. Es relativamente fácil de aplicar y adaptar a distintas situaciones con mayor o menor cantidad de información o con métodos computarizados (i.e., SIG). El método permite variar las valoraciones y/o ponderaciones a fin de analizar la sensibilidad o robustez del procedimiento a los criterios empleados. El método permite obtener resultados unitarios, parciales y globales, facilitando la comparación de alternativas y la identificación de áreas sensibles.

V.3.1. Criterios de evaluación

El método de CRI se basa en un análisis multicriterio, partiendo de la idea de que un impacto ambiental se puede estimar a partir de la discusión y análisis de criterios con valoración ambiental, los cuales se seleccionan dependiendo de la naturaleza del proyecto. Este método consiste en asignar valores a los efectos adversos relevantes de acuerdo a los criterios de extensión, intensidad, duración, reversibilidad y riesgo, para de esta manera alcanzar el valor de impacto ambiental por efecto y la jerarquización de los mismos.

Este método permite el estudio pormenorizado de las acciones e impactos y la esquematización de los resultados de la evaluación de impacto ambiental. Constituye esta una técnica excelente para la identificación y análisis de los impactos ambientales, además, de que facilita la descripción de cada impacto en su medio y su efecto en detalle para luego evaluarlo cuantitativamente a partir de los criterios de evaluación.

La metodología CRI considera como indicadores de impactos los siguientes:

Intensidad (I): cuantificación de la fuerza, peso o rigor con que se manifiesta el proceso o impacto puesto en marcha.

Extensión (E): influencia espacial o superficie afectada por la acción antrópica. Es decir, medida del ámbito espacial o de superficie donde ocurre la afectación.

Duración (D): lapso o tiempo que dura la perturbación. Período durante el cual se sienten las repercusiones del proyecto o número de años que dura la acción que genera el impacto.

Reversibilidad (Rv): la posibilidad o dificultad para retornar a la situación actual.

Riesgo (Ri): probabilidad de que el efecto ocurra.

La escala de valores para todos los indicadores está comprendida entre 1 y 10 (Tabla 5.9).

Tabla 5.9 Escala de valoración de indicadores

Clase	Valor	Intensidad	Extensión	Duración	Reversibilidad	Riesgo
3	6-10	Alta	Generalizada > 75 %	Larga (> 5 años)	Irreversible (baja capacidad o irrecuperable)	Alto >50 %
3	3-5	Media	Local o extensiva de 10-75 %	Media (2>5 años)	Medianamente reversible de 11 a 20 años, largo plazo	Medio (10 a 50 %)
1	1-2	Baja	Puntual < 10 %	Corta (<2 años)	Reversible (a corto plazo <de 10 años)	Bajo<10 %

Para el cálculo del Valor de Impacto Ambiental (VIA) se utilizó la siguiente fórmula:

$$VIA = I \times Wi + E \times We + D \times Wd + Rv \times WRv + Ri \times WRi$$

Donde:

I-Intensidad;

E-Extensión;

D-Duración;

Rv-Reversibilidad;

Ri-Riesgo;

Wi=0,3; We=0,2; Wd=0,1; WRv=0,2; WRi=0,2 - Pesos con que se ponderan los indicadores del VIA.

El VIA permite establecer las categorías de impactos (tabla 5.10).

Tabla 5.10 Jerarquización de los impactos a partir del (VIA)

Categoría	Probabilidad de ocurrencia	de Valor de VIA
I	Muy alta	VIA >8
II	Alta	6 < VIA ≤ 8
III	Moderada	4 < VIA ≤ 6
IV	Baja	VIA ≤ 4

Las medidas ambientales de prevención, mitigación o corrección se elaboraron en función de las categorías asignadas:

- CATEGORÍA I. Probabilidad de ocurrencia muy alta. VIA mayor o igual a 8. Máxima atención. Medidas preventivas para evitar su manifestación.
- CATEGORÍA II. Probabilidad de ocurrencia alta. VIA entre 6 y 8. Medidas mitigantes o correctivas (preferiblemente estas últimas). Normalmente exigen monitoreo o seguimiento.
- CATEGORÍA III. Probabilidad de ocurrencia moderada. VIA entre 4 y 6. Medidas preventivas, que pueden sustituirse por mitigantes, correctivas o compensatorias cuando el impacto se produzca, si aquellas resultaran costosas.
- CATEGORÍA IV. Probabilidad de ocurrencia baja o media. VIA menor o igual a 4. No se aplican medidas, a menos que se trate de áreas críticas o de medidas muy económicas.

V.3.2 Interpretación de matriz de importancia sin medidas preventivas y de mitigación

Considerando la naturaleza del proyecto (puntual, sistema abierto, forma parte de una vía existente), los mayores problemas se presentarán en el patio de maniobras ya que este tendrá personal trabajando generando diferentes tipos de residuos; mismo que deberán ser manejados de manera adecuada, aplicando medidas preventivas al momento de ejecutar los trabajos de construcción del puente de lo contrario los efectos son de moderados a severos negativos, de igual forma la construcción del puente por parte del personal sin los elementos de seguridad adecuados, pueden generar problemas de salud en los trabajadores por ello deberán contar con Medidas enfocadas al personal⁵. En el caso de la comunicación una vez construido el puente este beneficiará directamente la comunidad de El Porvenir Ballesteros.

Con base en estos criterios de CRI se realizó la siguiente matriz de indicadores de impactos se anexa en archivo *.XML (anexo):

⁵ Prevención de riesgos en la construcción de puentes:
<https://www.achs.cl/portal/trabajadores/Capacitacion/CentrodeFichas/Documents/pr-evencion-de-riesgos-en-la-construccion-de-puentes.pdf>.

Tabla 5.11 Matriz de intensidad

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		1. MATRIZ DE INTENSIDAD														
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					
				Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del paño de servicios	2	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	2	2	3	3	19	
	Construcción de la bodega en obra	0	0	0	1	1	2	1	3	1	0	1	2	2	3	3	20	
CONSTRUCCION	Subestructura	2	2	1	2	1	1	0	0	1	3	1	2	2	3	2	23	
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	2	2	3	3	40	
	Construcción de accesos	2	2	1	2	1	1	3	3	2	3	1	2	2	3	3	31	
	Construcción de Superestructura	2	2	1	3	1	1	0	0	2	3	1	2	2	3	3	26	
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	1	2	1	1	0	0	0	3	1	2	2	3	3	21	
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1	1	1	1	1	1	0	0	0	3	1	2	2	3	3	20	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	1	1	3	1	1	0	0	2	3	1	2	2	3	3	24	
	Subestructura	2	2	1	2	1	1	0	0	1	3	1	2	2	3	3	24	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	2	2	0	0	1	2	1	2	2	3	2	21	
OPERACIÓN		1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	3	3	2	2	3	21	
		290																
Nota: El valor numérico de intensidad varía de 1 a 3 dependiendo del grado de cambio sufrido, siendo 3= valor indicativo de mayor impacto, 2 = muy bajo impacto, se designa el valor 1 a los impactos leves o imperceptibles y 0 para impactos inexistentes,																		
Peso relativo componentes ambientales		18	16	12	22	15	16	8	10	14	27	14	25	24	35	34	290	

Tabla 5.12 Matriz de extensión

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		2. MATRIZ DE EXTENSIÓN (EX)													
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO			
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas	Peso relativo de actividades
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	2	1	2	1	1	16
	Construcción de la bodega en obra	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	2	1	2	2	2	18
CONSTRUCCION	Subestructura	1	2	2	2	2	1	1	0	1	2	2	1	2	0	1	20
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	2	2	2	2	1	1	1	2	3	2	0	2	2	2	25
	Construcción de accesos	1	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	0	2	1	20
	Construcción de Superestructura	1	2	2	2	2	1	0	0	2	2	2	2	2	0	1	21
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	2	2	1	2	1	0	0	1	2	1	2	0	1	2	18
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	13
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	2	2	1	2	1	0	0	2	1	2	1	2	2	2	21
	Subestructura	1	2	2	1	2	1	0	0	1	1	0	0	0	2	0	13
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	0	19	
OPERACIÓN		1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	3	3	1	2	1	204
NOTA: El valor de la extensión es de 3 para impactos regionales, 2 para impactos locales, 1 para impactos puntuales y 0 para impactos inexistentes																	
Peso relativo componentes ambientales		12	19	20	17	20	13	7	6	16	16	20	15	15	16	14	226

Tabla 5.13 Matriz de duración

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		3. MATRIZ DE DURACION (D)														Peso relativo de actividades
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas	Peso relativo de actividades	
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	1	1	1	15	
	Construcción de la bodega en obra	1	1	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	1	1	1	15	
CONSTRUCCION	Subestructura	1	1	1	1	2	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	24	
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	2	24	
	Construcción de accesos	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23	
	Construcción de Superestructura	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	2	24	
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23	
	Construcción de parapets, guarniciones y banquetas	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	2	2	25	
	Subestructura	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	
OPERACIÓN		3	3	1	1	1	1	3	3	1	2	3	3	3	3	3	234	
Nota: El valor numérico de la duración es de 3 para impactos de largo plazo (más de 10 años), 2 para impactos de mediano plazo (5 a 10 años), 1 para impactos de corto plazo (menos de 5 años) y 0 para impactos de ninguna duración																		
Peso relativo componentes ambientales		14	14	12	12	15	12	32	30	26	27	14	14	14	15	17	268	

Tabla 5.14 Matriz de reversibilidad

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		6. MATRIZ DE REVERSIBILIDAD (RV)														Peso relativo de Actividades
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO				
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas		
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	
	Construcción de la bodega en obra	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	17	
CONSTRUCCION	Subestructura	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23	
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23	
	Construcción de accesos	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	1	1	2	1	27	
	Construcción de Superestructura	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	22	
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	2	1	1	2	1	25	
	Subestructura	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	21	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	17	
OPERACIÓN		1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	220	
Peso relativo de Componentes Ambientales		12	12	14	15	12	13	20	22	23	23	17	14	14	17	14	242	

Nota: El valor numérico de la reversibilidad es de 3 para impactos irreversibles, 2,5 para impactos recuperables a largo plazo (más de 20 años), 2 para impactos parcialmente reversibles, 1 para impactos altamente reversibles y 0 para impactos neutros

Tabla 5.15 Matriz de riesgo

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		7. MATRIZ DE RIESGOS (RG)														Peso relativo de actividades
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO				
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas		
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	3	0	3	1	2	15	
	Construcción de la bodega en obra	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0	3	1	3	2	0	22	
CONSTRUCCION	Subestructura	0	1	1	1	1	1	3	3	0	1	1	1	1	1	1	17	
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	1	3	2	1	0	3	3	0	1	2	2	2	2	2	25	
	Construcción de accesos	1	1	3	3	1	0	3	3	0	1	3	2	1	2	2	26	
	Construcción de Superestructura	1	1	2	2	0	0	0	0	0	1	2	1	3	2	2	17	
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	3	2	2	2	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	20	
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	2	1	1	1	1	2	0	0	0	1	3	2	1	1	2	18	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	1	0	1	1	2	0	0	0	0	3	1	3	2	1	16	
	Subestructura	1	2	0	0	0	0	1	0	0	2	1	2	2	2	1	12	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	2	1	1	1	1	0	1	0	0	3	1	3	2	2	19	
OPERACIÓN		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	207	
Peso relativo de Componentes Ambientales		17	18	19	19	11	12	13	14	3	10	30	17	27	22	20	252	
<p>Nota: El valor numérico del riesgo es de 3 para impactos que tienen una probabilidad de ocurrencia alta (más del 50%), 2 para impactos que tienen una probabilidad media (del 10 al 50%) 1 para impactos con probabilidad de ocurrencia baja (menos del 10%) y 0 para impactos sin ocurrencia</p>																		

Tabla 5.16 Matriz de signo

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		4. MATRIZ DE CARÁCTER DEL IMPACTO (SIGNO) POSITIVO O NEGATIVO												
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO			
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de la bodega en obra	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
CONSTRUCCION	Subestructura	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de accesos	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de Superestructura	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Subestructura	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
OPERACIÓN		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Nota: Un signo negativo (-1) implica un impacto adverso y un signo positivo (+1) un impacto benéfico. Un espacio en blanco implica que no hay impacto producido

Tabla 5.17 Matriz de magnitud de impacto

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES		5. MATRIZ DE MAGNITUDES DE IMPACTO (M)														Magnitud Total del Impacto sobre la actividad respectiva	Número de Impactos Positivos	Número de Impactos Negativos	Número de Impactos Neutros
				AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO							
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas					
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	-1.4	-0.6	-0.6	-1.0	-1.2	-1.0	-1.2	-1.0	-0.8	0.0	1.4	1.4	1.8	1.8	1.8	-0.6	5.0	9.0	1.0	
	Construcción de la bodega en obra	-0.6	-0.6	-0.6	-1.0	-1.2	-1.4	-1.2	-1.8	-0.8	0.0	1.4	1.4	1.8	2.2	2.2	-0.2	5.0	9.0	1.0	
CONSTRUCCION	Subestructura	-1.4	-1.8	-1.4	-1.6	-1.6	-1.0	-1.0	-0.6	-1.4	-2.6	1.4	1.4	1.8	1.4	1.4	-7.2	5.0	10.0	0.0	
	Construcción de estribo 1 y 2, Pla Central	-1.8	-2.2	-2.2	-2.2	-2.2	-1.8	-2.2	-2.2	-2.2	-3.0	1.4	1.0	1.8	2.2	2.4	-13.2	5.0	10.0	0.0	
	Construcción de accesos	-1.4	-1.8	-1.4	-1.8	-1.4	-1.0	-2.2	-2.2	-2.2	-2.2	1.0	1.4	1.0	2.2	1.8	-10.2	5.0	10.0	0.0	
	Construcción de Superestructura	-1.4	-1.8	-1.4	-2.2	-1.4	-1.0	-0.6	-0.6	-2.2	-2.6	1.4	1.8	1.8	1.4	2.0	-6.8	5.0	10.0	0.0	
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	-1.0	-1.4	-1.4	-1.4	-1.4	-1.0	-0.6	-0.6	-1.0	-2.6	1.0	1.8	1.0	1.8	2.2	-4.6	5.0	10.0	0.0	
	Construcción de parapets, guariciones y banquetas	-1.0	-1.0	-1.4	-1.0	-1.4	-1.0	-0.6	-0.6	-1.0	-2.2	1.0	1.4	1.0	1.4	1.8	-4.6	5.0	10.0	0.0	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	-1.0	-1.4	-1.4	-1.8	-1.4	-1.0	-0.6	-0.6	-2.2	-2.2	1.4	1.4	1.8	2.4	2.4	-4.2	5.0	10.0	0.0	
ABANDONO	Subestructura	-1.4	-1.8	-1.4	-1.4	-1.4	-1.0	-0.6	-1.4	-2.2	0.6	1.0	1.0	2.2	1.4	-7.0	5.0	10.0	0.0		
OPERACIÓN	Deshabilitar área de maniobras	-1.0	-1.0	-1.0	-1.0	-1.4	-1.4	-0.6	-0.6	-1.0	-1.8	1.4	1.8	1.8	2.2	1.0					
		1.4	1.4	1.0	1.4	1.0	1.4	1.0	1.0	1.0	1.2	3.0	3.0	1.8	2.2	2.2					
																	50.0	98.0	2.0		
	Magnitud Total del Impacto sobre el Componente Ambiental respectivo	-12.4	-14.4	-13.2	-15.6	-14.6	-11.2	-10.8	-10.8	-15.2	-19.6	12.0	14.0	14.8	19.0	19.4	-58.6				
	Valoración de Impactos Positivos	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	50.0				
	Valoración Impactos Negativos	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	98.0				
	Simbología: Peso del Factor Intensidad, Wi:	0.40		Identificación por colores				Impactos Negativos													
	Peso del Factor Extensión, We:	0.40						Impactos Positivos													
	Peso del Factor Duración, Wd:	0.20						No impacto, neutro													

Tabla 5.18 Matriz de Índice de Impacto Ambiental (VIA)

8. MATRIZ DE INDICE DE IMPACTO AMBIENTAL (VIA)																	
ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES															TOTAL
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO						
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos solidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos solidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas	
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1.1	0.8	0.8	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	1.8	1.3	1.6	10.9
	Construcción de la bodega en obra	1.0	1.0	1.0	1.2	1.3	1.4	1.1	0.0	0.0	0.0	2.0	1.1	2.2	1.7	0.0	15.0
CONSTRUCCION	Subestructura	0.0	1.3	1.1	1.3	1.2	1.0	1.9	1.6	0.0	2.0	1.1	1.1	1.3	1.1	1.1	17.3
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1.3	1.4	1.9	1.7	1.4	0.0	2.6	2.6	0.0	2.2	1.4	1.2	1.6	1.7	1.7	22.7
	Construcción de accesos	1.1	1.3	2.0	2.2	1.1	0.0	2.6	2.6	0.0	1.9	1.7	1.4	1.0	2.1	1.6	22.6
	Construcción de Superestructura	1.1	1.3	1.4	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.4	1.3	1.8	1.4	1.6	14.4
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1.4	1.4	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.5	1.9	1.2	1.9	2.1	16.4
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1.2	1.0	1.1	1.0	1.1	1.2	0.0	0.0	0.0	1.4	1.4	1.4	1.0	1.1	1.6	14.6
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1.0	1.1	0.0	1.3	1.1	1.2	0.0	0.0	0.0	2.0	1.1	1.8	2.2	1.4	1.4	14.2
Subestructura	1.1	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	1.0	1.0	1.2	1.7	1.1	9.9	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1.0	1.2	1.0	1.2	1.1	1.1	0.0	0.8	0.0	0.0	1.6	1.3	1.8	2.1	1.2	15.5
OPERACIÓN		1.6	1.6	1.4	1.6	1.4	1.6	1.4	1.4	1.7	1.8	2.7	2.7	2.2	2.3	2.3	173.6
	TOTAL	11.5	13.3	12.1	14.3	8.5	7.0	8.3	8.8	0.0	10.4	16.7	12.9	16.5	18.2	15.1	173.6
	Simbología: Peso del Factor Reversibilidad, W_{RV} :	0.30															
	Peso del Factor Riesgo, W_{RG} :	0.30															
	Peso del Factor Magnitud, W_M :	0.40															

Tabla 5.19 Matriz significancia del impacto ambiental

9. SIGNIFICANCIA DEL IMPACTO AMBIENTAL																
ACTIVIDADES - ACCIONES		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO				
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	medio	bajo	bajo	bajo	neuro	bajo	neuro	neuro	neuro	neuro	medio	neuro	medio	medio	medio
	Construcción de la bodega en obra	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	neuro	neuro	neuro	medio	medio	alto	medio	neuro
CONSTRUCCION	Subestructura	neuro	medio	medio	medio	medio	bajo	medio	medio	neuro	alto	medio	medio	medio	medio	medio
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	medio	medio	medio	medio	medio	neuro	alto	alto	neuro	alto	medio	medio	medio	medio	medio
	Construcción de accesos	medio	medio	medio	alto	medio	neuro	alto	alto	neuro	medio	medio	medio	bajo	alto	medio
	Construcción de Superestructura	medio	medio	medio	medio	neuro	neuro	neuro	neuro	neuro	medio	medio	medio	medio	medio	medio
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	medio	medio	medio	medio	neuro	neuro	neuro	neuro	neuro	medio	medio	medio	medio	medio	alto
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	medio	bajo	medio	bajo	medio	medio	neuro	neuro	neuro	medio	medio	medio	bajo	medio	medio
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	bajo	medio	neuro	medio	medio	medio	neuro	neuro	neuro	neuro	medio	medio	medio	alto	medio
Subestructura	medio	medio	neuro	neuro	neuro	neuro	neuro	medio	neuro	neuro	medio	bajo	medio	medio	medio	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	bajo	medio	bajo	medio	medio	medio	neuro	bajo	neuro	neuro	medio	medio	medio	alto	medio
OPERACIÓN		medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	alto	alto	alto	alto	alto
		Significancia de los impactos, si VIA = 0 : Neutro, 0< VIA ≤1 :Bajo, 1< VIA ≤2 : Medio, 2<VIA ≤ 3 : Alto.														

V.3.3. Interpretación de resultados de matriz de importancia con medidas preventivas y de mitigación

Se identificaron las principales acciones susceptibles de producir impactos ambientales: recolección, ineficiente manejo, transportación y deposición. Los componentes del medio susceptibles de recibir los impactos son el medio físico, la biota y el medio social.

Evaluación final de los impactos sobre cada medio afectado

Aire

Se clasifica como de Categoría I, la probabilidad de ocurrencia es muy alta, con VIA mayor a 8, los impactos son negativos. Medidas mitigantes o correctivas (preferiblemente estas últimas). Normalmente exigen monitoreo o seguimiento. Se recomiendan medidas correctoras como: el mantenimiento a la maquinaria conforme a las normas de manejo ambiental establecido por ley, y cubrimiento con lonas de los residuos a transportar.

Agua

Se clasifica como de Categoría I, la probabilidad de ocurrencia es muy alta, con VIA >8, los impactos son negativos. Medidas preventivas para evitar su manifestación. Como parte de las medidas se recomienda: recuperar y reestructurar el depósito de acuerdo con un relleno sanitario; mantener los depósitos de residuos sólidos distantes de los cauces de los ríos; tratar el vertido de los residuos en un lugar técnicamente seleccionado según la protección de las aguas y del suelo, diseñado conforme a las medidas de manejo ambiental establecidas según la ley; Construcción de drenajes perimetrales, un sistema captación de lixiviados tales como: drenes captadores.

Suelo

Se considera en la Categoría I y II, posee una probabilidad de ocurrencia muy alta, con VIA >8, y alta los impactos son negativos. Medidas preventivas, que pueden sustituirse por mitigantes, correctivas o compensatorias cuando el impacto se produzca, si aquellas resultaran costosas. Se recomienda: aparte del mantenimiento a los vehículos d se debe mantener los depósitos de residuos sólidos y aceites distantes de los cauces de los ríos, aparte de la compactación final del suelo y de los residuos sólidos para reacondicionar el terreno de acuerdo a las características topográficas. Se deberá suavizar pendientes, rellenar depresiones y nivelar el terreno con tierra de similares características que la del entorno.

Medio Biótico - Flora

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Se considera en la Categoría I, posee una probabilidad de ocurrencia muy alta, con VIA >8, los impactos son negativos. No se aplican medidas, a menos que se trate de áreas críticas o de medidas muy económicas. Se establecen como medidas: efectuar el vaciado de tierra para cubrir los residuos, lo que permite la estabilización del suelo y facilita la revegetación natural, y medidas compensatorias de reforestación por los arboles a derribar

Medio Biótico - Fauna

Se reconoce como de Categoría I y IV, Probabilidad de ocurrencia alta y baja. Los impactos son negativos. El valor elevado es para la fauna acuática y el valor bajo para la fauna terrestre. Medidas preventivas, que pueden sustituirse por mitigantes, correctivas o compensatorias cuando el impacto se produzca, si aquellas resultaran costosas. Se recomienda como medida: el ahuyentamiento permanente de las especies en el proceso constructivo.

Socioeconómico

Se clasifica como de Categoría I, Probabilidad de ocurrencia muy alta. VIA mayor o igual a 8, los impactos son positivos. Al ser todos los impactos positivos desde el punto de vista social se vuelve deseable su ejecución.

Tabla 5.20 Tabla resumen de Jerarquización de impactos.

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTAL	VIA	CATEGORIA	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA
AIRE	Calidad de Aire / Emisiones	11.5	I	Muy alta
	Niveles de Ruido y Vibraciones	13.3	I	Muy alta
AGUA	Derrame de aceites	12.1	I	Muy alta
	Contaminación por residuos solidos	14.3	I	Muy alta
SUELO	Derrame de aceites	8.5	I	Muy alta
	Contaminación por residuos solidos	7.0	II	Alta
MEDIO BIOTICO	Cambios en la cobertura vegetal	8.3	I	Muy alta
	Pérdida de la cobertura vegetal	8.8	I	Muy alta
	Fauna terrestre	0.0	IV	Baja
	Fauna acuática	10.4	I	Muy alta
SOCIOECONOMICO	Vías de comunicación	16.7	I	Muy alta
	Calidad de vida	12.9	I	Muy alta
	Demografía	16.5	I	Muy alta
	Estructura ocupacional	18.2	I	Muy alta
	Actividades y relaciones económicas	15.1	I	Muy alta

V.4. Conclusión

Una vez aplicadas las metodologías de Ad Hoc: del Tipo Método Delphi y El método de CRI que se basa en un análisis multicriterio. Se observa que el componente socioeconómico presenta la categoría más alta (I), sin embargo al ser positivo se vuelve deseable para el ambiente socioeconómico, en esta misma

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

categoría pero con signo negativo se encuentran los demás componentes ambientales, sin embargo, todos los impactos son mitigables o compensados con las medidas establecidas en los apartados subsecuentes. El sistema biótico en los que podemos englobar en componentes flora y fauna se aprecian valores altos, aunque es puntual la afectación que solo será en el estrato rasante principalmente a especies consideradas como arvensens o malezas y en algunos árboles, que pueden ser compensados con una reforestación. Para la fauna el impacto es alto sin embargo de segur las medias estas deben disminuir significativamente.

Tomando en cuenta lo anterior es importante tomar en cuenta las medidas propuestas al momento de realizar la construcción de puente.

VI. Medidas preventivas y de mitigación de los impactos ambientales y pronósticos.

ESTRATEGIAS PARA LA PREVENCIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES, ACUMULATIVOS Y RESIDUALES DEL SISTEMA AMBIENTAL

La construcción del proyecto trae consigo impactos negativos sobre el ambiente cuando no se apegan a las normas o políticas de protección ambiental; por ello, deben establecerse medidas de prevención y de mitigación, con el fin de eliminar o minimizar los impactos ambientales que se puedan presentar durante las diferentes etapas del proyecto. Por lo anterior, es importante identificar los impactos ambientales potenciales negativos que ocasionarán los trabajos de la construcción del puente vehicular sobre el “Río la Espiga”.

Para proponer las medidas de prevención, mitigación y en su caso de compensación necesarias para que sean aplicables en todas y cada una de las etapas del proyecto (diseño, preparación del sitio, construcción, operación y mantenimiento). Asimismo, estas medidas deben tener un seguimiento para que en futuros estudios puedan aplicarse con mayor efectividad, reduciendo al máximo los impactos negativos al ecosistema o algún componente del mismo.

Las medidas de acuerdo con Weitzenfeld, (1996) pueden clasificarse en preventivas (evitan los impactos negativos al ambiente), de mitigación (disminuyen los impactos al ambiente) o de compensación (restauran los impactos negativos efectuados al ambiente o a sus elementos); los objetivos de cada una se presentan en la tabla 6.1.

Tabla 6.1 Descripción estrategias y objetivos de las medidas consideradas

ESTRATEGIAS	OBJETIVOS
Prevención	Evitar actividades que puedan resultar en impactos negativos sobre los recursos naturales o a los elementos del sistema ambiental donde se realizará el proyecto
Mitigación	Minimizar el grado, la extensión, magnitud o duración del impacto negativo que pudiera haber hacia algún elemento del ecosistema
Compensación	Restituir o restaurar los impactos negativos a través de acciones enfocadas a la remediación de algún componente del ecosistema afectado por las actividades propias del proyecto para que vuelva a su estado original

Se plantea que para compensar los impactos que causará la construcción de la obra e infraestructura necesaria sobre los componentes bióticos, se lleven a cabo las medidas propuestas para mitigar los impactos dentro de esta zona.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Las medidas que son agrupadas dentro de la palabra “Mitigación” buscan moderar, aplacar o disminuir su efecto negativo hacia el ambiente. Sin embargo, estas medidas pueden considerarse de varios tipos de acuerdo a la tabla 6.2.

Tabla 6.2 Descripción de medidas ambientales

TIPO DE MEDIDA	ACCIONES
Preventiva	Aquéllas obras o acciones tendientes a evitar que el impacto se manifieste.
Mitigación	Aquellas obras o acciones propuestas para lograr que el factor ambiental bajo análisis se mantenga en una condición similar a la existente, siendo afectada lo menos posible por la incidencia del proyecto.
Restauración	Acciones o medidas que buscan recuperar, en la medida de lo posible, las condiciones ambientales anteriores a la perturbación, remediando los cambios al ambiente, por lo que su aplicación es posterior a la aparición de los efectos del impacto ambiental.
Compensación	Acciones o medidas que compensen el impacto ocasionado cuando no existen alternativas para su prevención, mitigación o restauración. Estas medidas deberán ser proporcionales al impacto ocasionado.
Control	Su propósito es asegurar el cumplimiento de acciones correctivas sobre ciertos factores ambientales y/o acciones del proyecto.

Se identificaron **15 componentes** que serán afectados significativamente dentro del SA por las actividades que se llevaran a cabo dentro de cada una de las etapas de ejecución del proyecto de acuerdo a las matrices que se presentaron en el capítulo V; de los cuales solo **10 componentes que son afectados negativamente, 5 son afectados positivamente y 8 son considerados como neutro; para los 10 factores ambientales afectados negativamente;** se deberán proponer diversas medidas para reducir, compensar o evitar los impactos ambientales acumulativos y sinérgicos sobre el Sistema Ambiental (SA) y garantizar la factibilidad ambiental de este proyecto.

Considerando que se debiera aplicar una medida para cada actividad que afecte negativamente a un elemento ambiental, teóricamente se tendrían que aplicar 15 medidas de mitigación para las afectaciones negativas, sin embargo hay

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

actividades que afectan un mismo elemento ambiental para lo cual es necesario aplicar una misma medida de mitigación y esta es repetitiva en diferentes etapas de la ejecución del proyecto; por lo tanto para evitar la repetición de medidas de mitigación se propone un listado consecutivo de 22 medidas de mitigación por orden de etapa de construcción donde se describe dicha medida el elemento y el factor afectado (Tabla 6.3).

Las medidas preventivas son prioritarias porque su correcta ejecución evitará o reducirá los impactos adversos significativos del proyecto, evitando su adición con los del SA, como se describirá más adelante.

La definición de medidas de mitigación se orientó a los impactos adversos que se evaluaron como: neutro, bajo, medio y alto de acuerdo a su importancia absoluta o relativa, presentada en la matriz 5.19 del Capítulo V. Las medidas de mitigación pueden haber mitigado un impacto bajo, pero eso no debe desviar la atención de la intención principal, que es mitigar los impactos relevantes del SA, en congruencia con la modalidad de esta manifestación. También se incluyeron medidas que aunque no mitigan ningún impacto significativo, son de observancia obligatoria por considerarse en alguna ley, reglamento o norma oficial mexicana (Capítulo III), cuando eso es el caso, junto al impacto que mitiga se incluye la norma, ley o reglamento al cual da cumplimiento.

Tabla 6.3 Sistema de medidas de mitigación para los impactos

Etapa de aplicación	Medida de mitigación	Actividades del proyecto	Tipo de Medida	Impacto del SA que mitiga y/o normatividad que cumple
Obras y actividades provisionales	1. Todas las medidas establecidas deberán de ser consideradas dentro del presupuesto general de costos de explotación para asegurar los recursos	Proceso administrativo de Licitación de la obra.	Prevención.	Asegura la ejecución de las medidas de mitigación para asegura que: -Evitara comprometer la Biodiversidad -Previene la erosión del suelo. -Previene la

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Etapa de aplicación	Medida de mitigación	Actividades del proyecto	Tipo de Medida	Impacto del SA que mitiga y/o normatividad que cumple
	económicos para su realización con en nombre de “Medidas de Prevención y mitigación y Compensación” ; de igual manera el plano general de aplicación de medidas de mitigación anexo en la MIA, deberá de incluirse en los planos que integran el proyecto ejecutivo de construcción.			pérdida de captación de agua. -No se compromete la calidad del agua.
	2. Programar las obras en época de estiaje.	Previo al inicio de los trabajos, en cada una de las etapas de construcción.	Prevención y mitigación	Previene y evita la erosión hídrica
	3. Lineamientos y restricciones que el personal, técnico y obrero encargado de la ejecución de los trabajos deberá de observar durante su estadia en el puente.	Previo al inicio de los trabajos, en cada una de las etapas de reforzamiento.	Prevención Mitigación	Previene: afectación y contaminación a la flora, fauna y paisaje. Por actividades antropogénicas.
	4. Criterios a considerar para la instalación de las áreas de servicios.	Antes y durante el desarrollo de las actividades en cada etapa.	Prevención Mitigación.	Previene y mitiga: daños a los elementos ambientales del sitio.
	5. Campaña de concientización ambiental al personal de construcción.	Antes de la preparación del sitio, en la etapa preliminar.	Mitigación.	No se compromete la Biodiversidad.
	6. Monitoreo mecánico y de emisiones a la maquinaria y equipo utilizados en la obra.	Previo a las actividades de preparación del sitio, construcción y verificación	Prevención Mitigación.	Cumple: NOM-045-SEMARNAT - 1996, NOM-085-SEMARNAT - 1993, NOM-050-

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Etapas de aplicación	Medida de mitigación	Actividades del proyecto	Tipo de Medida	Impacto del SA que mitiga y/o normatividad que cumple
		durante la ejecución de los trabajos.		SEMARNAT - 1993, NOM-041-SEMARNAT-1999, NOM-080-ECOL-994, NOM-CCAT-008-ECOL-1993 Previene: La contaminación del aire y suelo.
	7. Lineamientos a seguir por los operadores de maquinaria para regular los movimientos en la zona.	Antes y durante el desarrollo de las actividades en cada etapa.	Prevención Mitigación.	Previene y mitiga: El aporte de sedimentos, sustancias deletéreas y la compactación del suelo.
Preparación del sitio	8. Tala adecuada de especies arbóreas y arbustivas.	Durante el desmonte y despálme	Mitigación Prevención	Mitiga: Cambios y pérdida en la cobertura vegetal, Deterioro de la calidad Paisajista, previene el aporte de sedimentos al cauce del río.
	9. Manejo adecuado del material producto del desmonte y evitar su quema.	Durante la preparación del sitio, en el desmonte y despálme.	Prevención Mitigación	Previene y mitiga la pérdida de suelo.
	10. Reutilización y Manejo del material producto del despálme como arroje de taludes, y revegetaciones.	Durante y al final del desmonte, despálme.	Prevención.	Previene la erosión del suelo.
	11. Implementar medidas de seguridad en las áreas de trabajo.	Antes y durante el desarrollo de las actividades en cada etapa del proyecto.	Prevención Mitigación	Previene y mitiga: El aporte de sedimentos, sustancias deletéreas y la compactación del suelo.
	12. Evitar que los residuos sólidos o líquidos de la	Durante la construcción de las estructuras	Prevención y Mitigación	-Previene y mitiga la obstrucción de

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Etapa de aplicación	Medida de mitigación	Actividades del proyecto	Tipo de Medida	Impacto del SA que mitiga y/o normatividad que cumple
	construcción de estas obras caigan en los cuerpos de aguas superficiales, colocando rejillas, mallas u obras de protección.	y obras de drenaje, así como cortes dentro de la obra.		los cuerpos de agua en la zona. -No se compromete la calidad del agua.
	13. Suavizar las pendientes de los cortes, y cubrir posteriormente con suelo fértil.	Durante y posterior a la construcción de los cortes y terraplenes.	Prevención.	-Previene la erosión en los cortes.
	14. Revegetación en las zonas perimetrales de colindancia de los accesos del puente y en el área de terracerías para formar cercas vivas.	Durante y al finalizar la realización los conceptos de construcción.	Mitigación, compensación	Mitiga y Compensa: Cambios y pérdida en la cobertura vegetal y deterioro de la calidad Paisajista.
	15. Evitar el aporte de partículas de suelo o de azolves a las corrientes de aguas, estableciendo presas de decantación, zanjas de infiltración o humedales artificiales.	Durante la ejecución de las actividades y cortes.	Prevención y Mitigación	Previene la pérdida de calidad del agua.
	16. Construcción de contracunetas arriba de la línea de ceros en cortes.	Al término de la construcción de los cortes en las zonas laterales del límite del predio.	Prevención y Mitigación	Previene la erosión en los cortes.
	17. Retirar todos y cada uno de los residuos generados en la construcción que se pudieran encontrarse en el	Al término de la construcción de los cortes en las zonas laterales del límite del predio.	Prevención y Mitigación	Previene la erosión del suelo.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Etapa de aplicación	Medida de mitigación	Actividades del proyecto	Tipo de Medida	Impacto del SA que mitiga y/o normatividad que cumple
	ancho del cauce, así como la restitución del ancho natural del cauce del río a lo largo de 50 m aguas arriba y 50 m aguas abajo.			
	18. Construcción de cunetas en zonas laterales del ancho de calzada.			
Operación y mantenimiento.	19. Establecer señales preventivas, informativas y restrictivas sobre la fauna, la vegetación, residuos sólidos y límites de velocidades.	Durante las actividades de señalización.	Prevención.	No se compromete la Biodiversidad.
	20. Elaborar y aplicar un programa integral de separación de residuos sólidos.	Durante la construcción de todos los conceptos de la obra.	Prevención	Previene y mitiga el deterioro de la calidad paisajística la contaminación de suelo.
Operación y mantenimiento.	21. Humedecer las superficies de rodamiento y transportar el material cubierto.	Durante las actividades de despalme excavaciones y movimiento de terracerías.	Prevención Mitigación	Previene y Mitiga el deterioro de la calidad del aire por emisiones de gases y partículas de suelo y la contaminación de las corrientes de aguas superficiales.
	22. Desmantelar los patios de maniobra y enriquecer el suelo.	Al finalizar la realización los conceptos de construcción.	Mitigación	Mitiga la pérdida de capa fértil y restaura el suelo.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

VI.1 Descripción de la medida o programa de medidas de mitigación o correctivas por componente ambiental

A continuación, se describen las medidas de prevención y mitigación de impactos que fueron enlistadas en la tabla anterior, ha sido elaborada para cada etapa del proyecto por separado para facilitar su observancia y aplicación. Asimismo, las medidas han sido organizadas a manera de fichas técnicas para facilitar la relación con el impacto al que responden e identificar el tipo de medida de que se trata para facilitar su cumplimiento.

Etapas de Obras y actividades previas

FICHA TÉCNICA No. 1		Componente ambiental	Medio Socioeconómico
Medida de mitigación propuesta Todas las medidas establecidas deberán de ser consideradas dentro del presupuesto general de costos de construcción (catálogo de conceptos) para asegurar los recursos económicos para su realización con en nombre de “Medidas de Prevención mitigación y Compensación”; de igual manera el plano general de aplicación de medidas de mitigación anexo en la MIA, deberá de incluirse en los planos que integran el proyecto ejecutivo de construcción.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General
Naturaleza del Impacto Prevención, mitigación	Donde ocurrirá el impacto Bases de licitación. Requisitos. Propuesta económica. Catálogo de conceptos y cantidades de trabajo para expresión de precios unitarios y monto total de la proposición		Elemento Ambiental bajo estudio Agua, suelo, vegetación y fauna.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto. Bases de Licitación de obra pública. (Todas las medidas de mitigación aplicables en el proyecto).	Interacción: La Agencia o dependencia inmediata y los encargados de llevar a cabo el proyecto	Inicio Al inicio de los trabajos de construcción del puente.	Término Al final de los trabajos de construcción.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Descripción de la medida</p> <p>Durante la integración de la documentación legal, técnica y económica, en la dependencia ejecutora del proyecto ejecutivo(dependencia federal o estatal), se anexará al Catálogo de conceptos y cantidades de trabajo para expresión de precios unitarios; propios del proyecto ejecutivo; el listado de las medidas de mitigación propuestas en este apartado, las cuales podrán estar integradas en un solo concepto con una unidad de medida general, pudiendo ser esta “Lote” o listadas individualmente, con unidades de medida específicas, “pieza, m², etc.</p> <p>Una vez integradas en el catálogo de conceptos, este catálogo deberá aparecer integrado dentro de las bases de licitación para la ejecución de la obra independientemente del tipo de licitación que se adopte.</p> <p>De acuerdo a la ley de obras públicas y servicios relacionados con las mismas y su reglamento, estas medidas de mitigación deberán de estar consideradas dentro del monto total de la proposición presentadas ante la dependencia ejecutora.</p>	
<p>Beneficios</p> <p>No se ve comprometida la Biodiversidad, se previene la erosión del suelo, la pérdida de captación de agua y no se compromete la calidad del agua.</p>	<p>Supuestos</p> <p>Que aparezca el concepto de medidas de mitigación en el Catálogo de conceptos y cantidades de trabajo para expresión de precios unitarios y monto total de la proposición, dentro de las bases de licitación y la propuesta económica del participante ganador.</p>
<p>Riesgos</p> <p>Que no contemplen el concepto de medidas de mitigación en el Catálogo de conceptos dentro de la propuesta económica.</p>	<p>Medidas complementarias</p> <p>Se deberá de verificar que se contemplen los conceptos de las medidas de mitigación, así como los precios unitarios y el monto total de la proposición.</p>

FICHA TÉCNICA No. 2		Componente ambiental	Medio Socioeconómico
Medida de mitigación propuesta Programar las obras en época de estiaje.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Aumento de erosión hídrica en la zona donde se ejecutará el proyecto	Donde ocurrirá el impacto En el área de construcción, así como el cauce del río y riberas del mismo.	Elemento Ambiental bajo estudio Agua y Suelo
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Inicio de las actividades de ejecución de las obras y conceptos de construcción de	Interacción: La Agencia o dependencia inmediata y los encargados de llevar a cabo el proyecto	Inicio Inicio de la época de estiaje en la zona.	Término En el mejor de los casos, al finalizar la época de estiaje.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

puente, no programadas.			
Descripción de la medida			
<p>Una vez que ya se tenga recabada la información necesaria para llevar a cabo el proyecto como son: el proyecto ejecutivo, los permisos ante CONAGUA, y todos los trámites relativos a la obra, la empresa encargada de ejecutarla y la Secretaría de Infraestructura, deberán tener una reunión, para determinar el momento o específico de inicio de la obra tomando en cuenta lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Considerar los meses de estiaje cuando el nivel de aguas sea mínimo. • Duración de la época de lluvias • Programar la ejecución de la obra para evitar riesgos a desastres naturales. 			
Beneficios		Supuestos	
Se reducirá la erosión hídrica. Se reducirá el arrastre de sedimentos. Se reducen los riesgos a desastres naturales.		Se evitará la erosión hídrica en la zona del proyecto. Los trabajos se desarrollarán en condiciones climáticas adecuadas.	
Riesgos		Medidas complementarias	
Debido a diversas causas, entre ellas que el presupuesto no esté disponible en dicha época, se posterguen las fechas para la ejecución del proyecto. Que la empresa constructora no realice las actividades en la fecha acordada.		Implementación de un Plan de Vigilancia Ambiental. Tomar las medidas pertinentes de acuerdo a la Ley en caso de no iniciarse las actividades de construcción en la fecha acordada.	

Ficha técnica No. 3		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta		Tipo de medida	Ubicación Espacial
Lineamientos y restricciones que el personal, técnico y obrero encargado de la ejecución de los trabajos deberá de observar durante su estadía en la obra.		Consideraciones de tipo ambiental.	General.
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Prevención y mitigación.	NEGATIVO Aporte de sustancias deletéreas, así como sedimentos de origen solido pudiendo	En el área de construcción, así como el cauce del rio y riberas del mismo.	Agua-suelo, Vegetación y fauna.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Obras y actividades provisionales, así como ejecución de los conceptos de construcción del puente.	contaminar el agua del río y suelo. Personal de construcción que este en contacto con los elementos ambientales en estudio.	Al inicio de los trabajos de construcción del puente.	Al final de los trabajos de construcción.
<p>Descripción de la medida</p> <p>Una semana antes de iniciar las actividades de preparación del sitio, deberá convocarse a todo el personal de construcción y supervisión a una reunión en un lugar apropiado. En esa reunión los trabajadores conocerán la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se prohíbe incursionar fuera del frente de trabajo y solo se podrá utilizar el área autorizada. • Se deben utilizar los baños portátiles de tipo sanisecho ubicados en los frentes de obra para defecar. Estos baños serán vaciados cada mes por la empresa que los rente fuera del SA. • En cada frente de obra se colocarán botes de basura orgánica e inorgánica, con tapa donde tendrá que ponerse toda la basura (residuos domésticos). La bolsa interior que contenga la basura se entregará al sistema de colección de la obra. • No se debe recolectar ninguna planta de los alrededores. • No deberá ocasionarse daño innecesario de manera deliberada a la vegetación del SA. • En caso de ver un animal venenoso o amenazante se le deberá dar aviso inmediato al biólogo encargado de supervisar las acciones de protección, buen manejo y rescate de los individuos; que permanecerá en la obra durante las actividades de preparación del sitio, para que lo atrape con el bastón herpetológico y lo reubique. • Toda la comida consumida en el frente de trabajo será en frío, quedará prohibido encender fuego para cocinar o para algún otro propósito. Toda la basura derivada de esta actividad tendrá que ser colocada en los botes de basura ubicados en los frentes de obra. <p>Se recomienda poner especial cuidado en evitar derrames de aceites y otros combustibles, así como recoger todos los desechos tóxicos o potencialmente tóxicos.</p>			
<p>Beneficios</p> <p>Se reducirá el riesgo de extracción y afectación a la flora y la fauna. Se reducirá el riesgo de contaminación del agua y el suelo por residuos sólidos y líquidos.</p>		<p>Supuestos</p> <p>Se tendrá contemplado a la mayoría del personal que se utilizará durante la construcción del puente y sus accesos. El personal acatará cada una de las indicaciones señaladas.</p>	
<p>Riesgos</p> <p>Inasistencia del personal de construcción a la reunión Incumplimiento de los lineamientos y restricciones.</p>		<p>Medidas complementarias</p> <p>Se deberán de contemplar programas vigilancia para evitar el incumplimiento de las normativas de comportamiento dentro de la obra.</p>	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 4		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Criterios a considerar para la instalación de las áreas de servicios.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Afectación de los elementos hídricos, del suelo y el aire.	Donde ocurrirá el impacto En el sitio destinado para las áreas de servicio.	Elemento Ambiental bajo estudio. Agua-suelo, Vegetación y fauna.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Obras y actividades provisionales, así como ejecución de los conceptos de construcción del puente.	Interacción: Área de servicios y elementos medioambientales.	Inicio Al inicio de los trabajos de construcción del puente.	Término Al final de los trabajos de construcción.
<p>Descripción de la medida.</p> <p>La ubicación de instalaciones provisionales como oficinas, almacenes, patios de maquinaria, campamentos y/o comedores que requiera el proyecto obedece a las necesidades de proximidad y acceso que tiene la obra. No obstante, la contratista debe cumplir además con ciertos criterios ambientales para seleccionar los sitios de ubicación de estas instalaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deben elegir prioritariamente sitios ya perturbados, desmontados, compactados y/o cementados. • Los sitios deben localizarse por lo menos a 100 m de cuerpos de agua perennes. • Verificar las condiciones de riesgo en los sitios elegidos, particularmente ante la incidencia de tormentas y fuertes crecientes. • Seleccionar sitios donde el proyecto contemple el desmonte de vegetación arbustiva, de forma preferente sobre la arbórea. • En esta área deberán existir medidas de prevención y control de incendios (extintor, pala y proximidad al agua). <p>Para los almacenes de herramienta y equipo: deben ser construidos en sitios previamente perturbados, con materiales provisionales como madera o lámina, con firme de concreto. Con señalamientos y disposición ordenada del equipo y material. Con accesos libres de obstrucción y ventilación apropiada. Los equipos deben colocarse de forma clasificada y con un administrador del almacén fijo.</p>			
Beneficios Se reducirá el impacto a la vegetación del sitio Se reducirá el riesgo de contaminación del agua y el suelo por residuos sólidos y		Supuestos El contratista deberá cumplir con los criterios para la instalación de las áreas provisionales. Se evitarán daños a la vegetación del sitio.	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

líquidos.	
Riesgos Incumplimiento de los lineamientos y restricciones. Que no se respeten las medidas establecidas para las bodegas y los almacenes.	Medidas complementarias Se deberán de contemplar programas de vigilancia para evitar el incumplimiento de las medidas. Restauración de sitios usados provisionalmente.

Ficha técnica No. 5		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Campana de concientización ambiental al personal de construcción.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Que el personal no tome conciencia ambiental.	Donde ocurrirá el impacto En el área de construcción, así como el cauce del río y riberas del mismo.	Elemento Ambiental bajo estudio. Agua-suelo, vegetación y fauna.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Obras y actividades provisionales, así como ejecución de los conceptos de construcción del puente.	Interacción: Personal de construcción que este en contacto con los elementos ambientales en estudio.	Inicio Al inicio de los trabajos de construcción del puente.	Término Al final de los trabajos de construcción.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Descripción de la medida</p> <p>Dos semanas antes de iniciar las actividades preliminares, se deberá convocar a todo el personal de construcción personal técnico y de construcción a un lugar apropiado. En esa reunión los trabajadores conocerán la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El personal que labore en la obra deberá de recibir instrucciones que lo induzca al cuidado de flora y fauna. • Se prohíbe ocasionar daños a los recursos naturales incluye suelo, agua aire, vegetación y fauna en todas las áreas. • No se debe recolectar ninguna planta de los alrededores. No deberá ocasionarse daño innecesario de manera deliberada a la vegetación del SA. • Queda estrictamente prohibido el uso de productos químicos y la quema durante las actividades de desmonte y deshierbe, en cualquier etapa del proyecto o el aprovechamiento de especies de flora y fauna, con énfasis en las especies de interés cinegético y aquellas incluidas en la NOM-059-SEMARNAT-2010. • En caso de ver un animal venenoso se le deberá dar aviso inmediato al especialista encargado de supervisar las acciones de protección, buen manejo y rescate de individuos; que permanecerá en la obra durante las actividades de preparación del sitio, para que lo atrape con el bastón herpetológico y lo reubique. • Distribuir material impreso (folletos, trípticos, carteles, catalogo ilustrado de las especies en la NOM-059-SEMARNAT-2010, etc.) sobre la importancia del cuidado del medio ambiente entre el personal que participe en la ejecución de las distintas etapas del proyecto, así como a la gente de las comunidades o poblados aledaños al proyecto. • Negociar y establecer los controles sobre las amonestaciones por el no cumplimiento de una actividad entre los trabajadores en las diferentes etapas del proyecto. <p>Además, el promovente deberá contratar una persona física o moral responsable de la supervisión ambiental en la ejecución de la obra, que será el responsable en todo tiempo del cumplimiento de los condicionantes a los cuales queda sujeto el proyecto. Dicha persona deberá estar capacitada y con autoridad suficiente para ordenar la modificación o incluso suspender los trabajos, si estuviese en riesgo el equilibrio ecológico del lugar.</p>	
<p>Beneficios</p> <p>No se compromete la biodiversidad, además se previene la erosión del suelo, la pérdida de captación de agua y no se compromete la calidad del agua.</p>	<p>Supuestos</p> <p>Se realizarán recorridos de supervisión para vigilar que los trabajadores acaten y pongan en práctica dichos lineamientos.</p>
<p>Riesgos</p> <p>Que los trabajadores no acaten y pongan en práctica dichos lineamientos.</p>	<p>Medidas complementarias</p> <p>Se deberán de contemplar programas de vigilancia para evitar el incumplimiento de los lineamientos.</p>

Ficha técnica No. 6		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta		Tipo de medida	Ubicación Espacial
Monitoreo mecánico y de emisiones a la maquinaria y equipo utilizados en la obra.		Consideraciones de tipo ambiental.	General.
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Prevención y mitigación.	NEGATIVO Aporte de partículas sólidas suspendidas,	En el área de construcción, así como el cauce del río	Aire, suelo y agua.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

	sustancias deletéreas al agua y suelo.	y riberas del mismo.	
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Antes de los trabajos preliminares y verificación durante la ejecución de los trabajos	Utilización de maquinaria-emisión de partículas sólidas contaminantes al aire, suelo y agua.	Antes y durante la utilización de la maquinaria en todas las actividades de construcción del puente.	Al finalizar la utilización de maquinaria.
<p>Descripción de la medida</p> <ul style="list-style-type: none"> • El contratista deberá realizar una verificación de emisiones para máquinas móviles como camiones de carga, maquinaria y vehículos. • La medición de emisiones deberá realizarse en un taller autorizado de verificación. Se especificará la placa y el tipo de maquinaria. • El límite de emisiones se establece en las NOM-045- SEMARNAT-1996 y la NOM-050- SEMARNAT-1993. • El supervisor general de la obra deberá verificar que la maquinaria que se utilice en la obra haya sido verificada y cumpla con esta medida de mitigación. • Se revisará la maquinaria y equipo cada dos meses, que no tenga fugas de aceite ni combustible, se anotará en la bitácora los resultados; en caso de tener fugas, se tendrá que mandar a un taller autorizado hasta que estas desaparezcan y el responsable de la renta de la maquinaria tendrá que retirar el aceite o combustible del suelo y llevarlo a una gasolinera para que sea tratado junto con sus residuos considerados peligrosos. <p>Una vez terminada la construcción, se deben levantar todos los desechos generados durante las diferentes fases de la obra, ya que en algunas construcciones se ha observado que se dejan residuos como botes de diésel y otros aceites para las maquinarias, hierros, láminas.</p>			
<p>Beneficios</p> <p>Se reducirá el riesgo de contaminación del aire por partículas sólidas producto de máquinas de combustión interna. Se reducirá el riesgo de contaminación del agua y el suelo por grasas y aceites.</p>		<p>Supuestos</p> <p>Se evitará la emisión de partículas dañinas al medio ambiente y al agua. La maquinaria a utilizar no presentará fugas de combustible.</p>	
<p>Riesgos</p> <p>Que no se realice la verificación de la maquinaria antes de iniciar las obras. Incumplimiento de las revisiones periódicas.</p>		<p>Medidas complementarias</p> <p>Se llevará un registro de la verificación de la maquinaria. Se procurará que todos los trabajos de movimiento de terracerías se realicen en época de estiaje, para evitar la emisión de polvo y partículas del suelo al aire; durante estas actividades, deberá estar en el frente de obra un pipa llena con agua; con la cual se regarán las superficies antes de ser atacadas y durante los movimientos del</p>	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

	suelo. Esta medida también es aplicable en todas las actividades que tengan que ver con la circulación de vehículos y en zonas que tengan que ver con la remoción de suelo.
--	---

Ficha técnica No. 7		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Lineamientos a seguir por los operadores de maquinaria para regular los movimientos en la zona.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Aporte de sedimentos, compactación del suelo y contaminación del agua y suelo por sustancias deletéreas.	Donde ocurrirá el impacto En el área de construcción, así como el cauce del río y riberas del mismo.	Elemento Ambiental bajo estudio. Agua, suelo, vegetación y fauna.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Obras y actividades provisionales, despalmes, construcción de la obra, donde la maquinaria efectúe movimientos de tierra o desplazamientos en ella.	Interacción: Movimiento de maquinaria - agua	Inicio Antes del inicio de las actividades de construcción.	Término Al finalizar las actividades de construcción.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Descripción de la medida.</p> <p>Antes de iniciar las actividades de la obra se convocará a todos los operadores de la maquinaria, así como al personal de supervisión a una reunión, donde conocerán la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se prohíbe incursionar con la maquinaria de construcción en zonas fuera del área especificada en el proyecto. • Se prohíbe el atravesar el cauce del río con la maquinaria o realizar actividades de lavado o limpieza cerca del cauce. • Se circulará exclusivamente por los caminos especificados dentro del área de construcción. • Todas las actividades deberán efectuarse solamente durante el día, entre las 9 y las 18 horas. • Los operadores de maquinaria deberán utilizar protección auditiva, misma que deberá proporcionar el patrón. • En caso de quebrantar el reglamento el contratista tendrá que ser responsable y tendrá que ser sancionado como marque la ley. 	
<p>Beneficios</p> <p>Se reducirá el riesgo de compactación en la ribera y cauce del arroyo. Se reducirá el riesgo de contaminación del agua y el suelo por residuos sólidos y líquidos.</p>	<p>Supuestos</p> <p>Los operadores de maquinaria y obreros en general respetarán los lineamientos. La operación de la maquinaria no rebasará los límites establecidos.</p>
<p>Riesgos</p> <p>Incumplimiento de los lineamientos y restricciones. Que los operadores no respeten los caminos establecidos para la circulación.</p>	<p>Medidas complementarias</p> <p>Se deberán de contemplar programas de vigilancia para evitar el incumplimiento de las normativas de movimiento de la maquinaria. Que se cumplan las sanciones, en caso de que el contratista no ejecute las actividades establecidas, en esta medida.</p>

Ficha técnica No. 8		Componente ambiental	Medio físico y biológico
<p>Medida de mitigación propuesta</p> <p>Tala adecuada de especies arbóreas y arbustivas.</p>		<p>Tipo de medida</p> <p>Consideraciones de tipo ambiental.</p>	<p>Ubicación Espacial</p> <p>Área del cauce, riberas y márgenes que presenten vegetación, área de desmonte y despalme.</p>
<p>Naturaleza del Impacto</p> <p>Prevención y mitigación.</p>	<p>Generalidades del impacto generado</p> <p>NEGATIVO Con el desmonte se elimina la vegetación arbórea, arbustiva y</p>	<p>Donde ocurrirá el impacto</p> <p>En todas las áreas donde se desmontará para la construcción del puente y sus</p>	<p>Elemento Ambiental bajo estudio.</p> <p>Vegetación, suelo y agua.</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

	herbácea, con lo que se inicia la activación de los procesos erosivos; los residuos almacenados incorrectamente pueden aportar sedimentos al cauce.	accesos.	
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Conceptos de desmonte y despalme.	Desmonte- arbolado; despalme-perdida de capa fértil-revegetación.	Durante la ejecución de los trabajos de desmonte y despalme.	Al finalizar todos los trabajos de construcción.
<p>Descripción de la medida</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deben considerar campañas de capacitación del personal para el derribo y troceo de los árboles para evitar dañar otros individuos o vegetación fuera del área de afectación. • No se permitirá el uso de herbicidas o agroquímicos. • Para evitar daños a la vegetación aledaña, el derribo de los árboles deberá realizarse mediante el derribo dirigido. Estas acciones deberán cumplir con las disposiciones en materia de ruido y manejo de residuos sólidos antes presentadas. • Los árboles derribados deberán ser troceados en tamaños comerciales: 2.5 m en el caso de trozas y 1.20 m de longitud en el caso de leña. Los anteriores se pondrán a disposición de los dueños de los terrenos y terrenos aledaños para su aprovechamiento. • De no ser requeridos por éstos, se deberá procurar su aprovechamiento en barreras de control de derrumbe, entre otras obras dentro del proyecto general. • El material residual vegetal como ramas se deberá picar en pequeñas dimensiones y disponerlo en el derecho de vía para su uso posterior o como material de obras de conservación de suelos. • En caso de amontonar el material residual, este no deberá permanecer mucho tiempo ya que es material potencial como combustible para los incendios cuando este se seca. • En caso de resultar pertinente, este material se podrá triturar para ser incorporado al material del despalme para su uso posterior en la reforestación de taludes y sitios aledaños a la obra. • El horizonte vegetal deberá ser conservado acamellonado en el banco de tiro mezclado con el horizonte orgánico del suelo ya que la extracción de ambos ocurre de forma simultánea, esto permitirá generar un acervo de semillas y brotes que faciliten la recuperación natural de la zona, así como el arroje de taludes y su revegetación eventual. • El banco de tiro o lugar de almacenamiento se deberá ubicar fuera del área de construcción y mínimo a 100 m del cauce del río. <p>El material producto del despalme, se procurará destinar para formar los terraplenes, compensar sitios u oquedades afectadas por la erosión, para ello se simulará el relieve original, primero se colocarán las rocas mayores y después el material más fino, posteriormente se arropará con el material de despalme y se reforestará.</p>			

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Beneficios Se contará con materiales de suelo y semillas para el programa de revegetación. Se evitará la pérdida de diversidad genética. Se revegetará con las mismas especies de la zona.</p>	<p>Supuestos El material de residuo se utilizará en los trabajos de revegetación y protección de taludes.</p>
<p>Riesgos Que no se almacene correctamente el material producto del desmonte y despalme. Que no se utilice el material en los trabajos de revegetación.</p>	<p>Medidas complementarias Ejecución de los programas de revegetación. El material se utilizará en los trabajos de protección de taludes.</p>

Ficha técnica No. 9		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Manejo adecuado del material producto del desmonte y evitar su quema.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial Área donde se encuentra vegetación.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Con el despalme se elimina la vegetación y la capa fértil de suelo, con lo que se inicia la activación de los procesos erosivos.	Donde ocurrirá el impacto En todas las áreas donde se despalmará para la construcción del puente.	Elemento Ambiental bajo estudio. Vegetación, suelo y agua.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Conceptos de desmonte y despalme.	Interacción: Despalmes- pérdida de capa fértil- revegetación.	Inicio Durante la ejecución de los trabajos de desmonte y despalme.	Término Al finalizar todos los trabajos de despalme.

Descripción de la medida

- El horizonte vegetal deberá ser conservado acamellonado en el banco de tiro mezclado con el horizonte orgánico del suelo, ya que la extracción de ambos ocurre de forma simultánea, esto permitirá generar un acervo de semillas y brotes que faciliten la recuperación natural de la zona, así como el arroje de taludes y su revegetación eventual.
- En caso de resultar pertinente separar la capa superior de materia orgánica del área a ser trabajada. Mantenerla resguardada y ligeramente compactada con el fin de volver a reutilizarla en aquellas zonas que así lo requieran más adelante.
- Realizar la recolección y el traslado inmediato de los restos de vegetación y de suelo orgánico hacia un depósito temporal, esto con el objeto de evitar cualquier acumulación del producto del desmonte y despalme, mismo que pueda obstruir los escurrimientos naturales.
- El banco de tiro o lugar de almacenamiento se deberá ubicar fuera del área de

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>construcción, mínimo a 100 m del cauce de un río o arroyo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe contar con autorización de los dueños de los terrenos donde estará ubicado el banco de tiro. <p>El material producto del despalme se procurará destinar para la formación de los accesos, compensar sitios u oquedades afectadas por la erosión, para ello se simulará el relieve original, primero se colocarán las rocas mayores y después el material más fino, posteriormente se arropará con el material de despalme y se reforestará.</p>	
<p>Beneficios</p> <p>Se contará con materiales de suelo y semillas para el programa de revegetación. Se evitará la pérdida de diversidad genética. Se revegetará con las mismas especies de la zona.</p>	<p>Supuestos</p> <p>Ejecución de los programas de revegetación. El material se utilizará en los trabajos de protección de taludes.</p>
<p>Riesgos</p> <p>Que no se almacene correctamente el material producto del desmonte y despalme. Que no se utilice el material en los trabajos de revegetación.</p>	<p>Medidas complementarias</p> <p>Se protegerá el material producto del despalme con plástico para evitar su arrastre por agua y viento. Implementar un programa de vigilancia para el cumplimiento de las medidas.</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 10		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Reutilización y Manejo del material producto del despalme como arroje de taludes, y revegetaciones.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial Área donde que se encuentre considerada a revegetación y taludes de la obra.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Con el despalme se elimina la vegetación y la capa fértil de suelo, con lo que se inicia la activación de los procesos erosivos y pérdidas de infiltración.	Donde ocurrirá el impacto En todas las áreas donde se despalmará para la construcción del puente y taludes propensos a erosión.	Elemento Ambiental bajo estudio. Vegetación, suelo y agua.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Despalme y Desmonte.	Interacción: Despalmes- pérdida de capa fértil-revegetación.	Inicio Al finalizar la ejecución de las obras de la superestructura.	Término Al finalizar todos los trabajos de construcción del puente.
Descripción de la medida			
<ul style="list-style-type: none"> • El horizonte vegetal deberá ser conservado acamellonado en un sitio específico, mezclado con el horizonte orgánico del suelo, ya que la extracción de ambos ocurre de forma simultánea, esto permitirá generar un acervo de semillas y brotes que faciliten la recuperación natural de la zona, así como el arroje de taludes y su revegetación eventual, se podrá proteger con plásticos para evitar su arrastre por agua y viento. • En caso de resultar pertinente separar la capa superior de materia orgánica del área a ser trabajada. Mantenerla resguardada y ligeramente compactada con el fin de volver a reutilizarla en aquellas zonas que así lo requieran más adelante. • Realizar la recolección y el traslado inmediato de los restos de vegetación y del suelo orgánico hacia un depósito temporal, se realizará con el objeto de evitar cualquier acumulación del producto del despalme, mismo que pueda obstruir los escurrimientos naturales. • El material producto del despalme se procurará destinar para compensar sitios u oquedades afectadas por la erosión y la formación de accesos, para ello se simulará el relieve original, primero se colocarán las rocas mayores y después el material más fino, posteriormente se arrojará con el material de despalme y se reforestará. • Su utilización como arroje en los taludes se realizará al acabar las obras estructurales de acceso del puente, ya no habiendo modificaciones, evitando con ello movilizaciones innecesarias de maquinaria y generación de emisiones de gases. • Cuando se deba de colocar una capa de material vegetal en las reforestaciones estas se harán en conjunto según lo demande el calendario de las obras, y las áreas consideradas necesarias. Este material deberá ser acomodado en capas de no mayores de 0.10 m de espesor aprovechando en ella su contenido orgánico y de 			

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>semillas del lugar, así como su alta concentración de minerales nutritivos que se aprovecharan en el crecimiento de los especímenes a reforestar.</p>	
<p>Beneficios Se contará con materiales de suelo y semillas para el programa de revegetación. Se revegetará con las mismas especies de la zona. Se minimizará el efecto erosivo con la integración del material vegetal.</p>	<p>Supuestos Una mayor rapidez en la revegetación del lugar. El material se utilizará en los trabajos de protección de taludes, contrarrestando los efectos erosivos. La cantidad de minerales nutritivos dl suelo, ayudara en la adaptación de los especímenes a reforestar.</p>
<p>Riesgos Que no se almacene correctamente el material producto del desmonte y despalme. Que no se utilice el material en los trabajos de revegetación. Una mala aplicación al momento del arroje que cause efectos adversos.</p>	<p>Medidas complementarias Protección del material de desmonte, para la conservación del contenido orgánico en ella. Implementar un programa de vigilancia para el cumplimiento de las medidas.</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 11		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Implementar medidas de seguridad en las áreas de trabajo.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Daños al ambiente e incidencia en accidentes del personal obrero.	Donde ocurrirá el impacto En toda el área en general, pero mayor énfasis en áreas donde se ejecuten obras con alto nivel de riesgo.	Elemento Ambiental bajo estudio. Personal obrero – paisaje.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Todas las etapas del proyecto	Interacción: Realización de trabajo-seguridad de los obreros	Inicio Al inicio de las actividades constructivas del puente	Término Al finalizar la construcción total de la obra.
<p>Descripción de la medida Con la finalidad de dar un buen uso a las diferentes áreas de trabajo y evitar cualquier tipo de accidentes se deberán tomar en cuenta los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer límites de horarios de trabajo. • Se colocarán letreros para la separación de basura orgánica e inorgánica. • Se colocarán letreros para evitar la utilización del fuego. • Las áreas de trabajo serán inaccesibles para personas ajenas a la obra para ello se colocarán letreros restrictivos. • Se colocarán letreros para el buen uso de la herramienta y el material de construcción. • Se recomendará tener un horario fijo de trabajo, con la finalidad de disminuir la contaminación por ruido. • Durante los trabajos con maquinaria pesada, será preferente que existan horas establecidas y de haber dos o más trabajando que se turnen para laborar. • En el caso del uso de ollas (revolvedora) y bombas de concreto, se deberán realizar por lapsos de tiempo y no en un horario corrido. 			
<p>Beneficios Se reducirá el riesgo de accidentes del personal laborable. Se reducirá el riesgo de contaminación al ambiente. Se efectuará un mayor avance, estando en condiciones de seguridad óptimas para el</p>		<p>Supuestos Se evitará el desorden en el área de trabajo. Se deberán de contemplar programas de vigilancia para evitar el incumplimiento de las normativas</p>	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

trabajo.	
<p>Riesgos Incumplimiento en la colocación de las señales y letreros. Incumplimiento del seguimiento y control de las actividades de supervisión.</p>	<p>Medidas complementarias Se procurará hacer revisiones todos los días para vigilar el cumplimiento de las medidas de seguridad. Se contemplará una plática adicional para los obreros que incumplan las medidas de seguridad. Realizar un reporte del programa de vigilancia ambiental.</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 12		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Evitar que los residuos sólidos o líquidos de la construcción de estas obras caigan en los cuerpos de aguas superficiales, colocando rejillas, mallas u obras de protección.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial Cauce del río.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Contaminación del agua por sedimentos y sustancias deletéreas.	Donde ocurrirá el impacto En el cauce del río	Elemento Ambiental bajo estudio. Agua.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Todas las actividades de la etapa construcción.	Interacción: Calidad de las agua - diversas actividades de construcción.	Inicio Durante la ejecución de los trabajos de construcción.	Término Al finalizar todas las actividades de construcción.
Descripción de la medida.			
<ul style="list-style-type: none"> • Se colocarán rejillas, mallas u obras de protección en los cuerpos de agua. • Se formará una brigada de personal que recorrerá las márgenes y el cauce de los cuerpos de agua, realizando operaciones de recuperación de materiales sólidos (agregados, aceros, cimbras, etc.). • Cuando las obras de explotación queden cerca del cauce de algún cuerpo de agua, se construirá un pequeño dique temporal para retener y decantar las partículas sólidas sedimentables, las grasas y aceites. • Las grasa y aceites se extraerán a través de filas de bollas absorbentes sobre la superficie de la presa, se colectará, se almacenará y se entregará a una empresa especializada en el manejo y disposición final de este tipo de sustancias. <p>Una vez terminados todos los trabajos sobre el cauce del río en la zona de construcción, extraídas todas las partículas, grasas y aceites se desarmará el dique y las piedras que se utilizaron serán de vueltas a las márgenes siendo distribuidas al azar en toda el área.</p>			
Beneficios Se evitará la contaminación del agua por partículas sólidas suspendidas y sustancias deletéreas. Con la construcción del dique se decantarán los sedimentos.		Supuestos Recolección de los materiales sólidos para evitar la contaminación del río. Existirán partículas sólidas suspendidas y sustancias deletéreas.	
Riesgos Que la generación de sedimentos sea superior a la que pueda albergar el dique, que las grasas y aceites no se retengan. Que no se realice la recuperación de materiales sólidos en el cauce.		Medidas complementarias Elaboración del proyecto de la represa o dique, si se considera necesario. Verificar el cumplimiento de las medidas.	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 13		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Suavizar las pendientes de los cortes, y cubrir posteriormente con suelo fértil.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial Cauce del río.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Pérdida de suelo por efectos erosivos en cortes de mayor altura. Una revegetación natural lenta o nula.	Donde ocurrirá el impacto Cortes realizados en la construcción del puente.	Elemento Ambiental bajo estudio. Suelo.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Todas las actividades de construcción de los accesos.	Interacción: Personal encargado de realizar los cortes - diversas actividades de construcción.	Inicio Durante la ejecución de los trabajos de construcción.	Término Al finalizar todas las actividades de construcción.
Descripción de la medida			
<ul style="list-style-type: none"> No se deben dejar cortes con taludes verticales a menos que el corte sea en roca o en un suelo muy cementado. Idealmente, los taludes tanto de cortes como de terraplenes deben construirse de tal forma que se puedan reforestar. Durante la construcción de los cortes se llevará a cabo su acondicionamiento suavizando sus pendientes, mediante la construcción de pequeñas bermas a cada 2 m en altura vertical, con las siguientes dimensiones 0.5 de base x 2 m de altura con un talud de 0.5 x 2, únicamente para las bermas, el talud original se respetará para no aumentar la afectación hacia los costados. Estas bermas tendrán la finalidad de evitar la erosión hídrica y eólica del suelo. <p>Esta práctica solo se llevará a cabo en los taludes con mayor problema de erosión, esto para contrarrestar la misma y propiciar la generación de suelo en la berma.</p>			
Beneficios Se pretende lograr una reforestación mayor, teniendo acumulación y generación de nuevo suelo en el área de las bermas. El suelo retenido, tendrá el espacio para poder lograr la revegetación del talud, condiciones espacio - pendiente.		Supuestos Generación pronto de suelo o acumulación de material vegetal en las bermas. Incremento en los procesos de revegetación del suelo, considerando mejores condiciones de desarrollo.	
Riesgos Mala realización de las bermas. Que los cortes no los hagan con forme al proyecto impidiendo realizar bermas con sus adecuadas dimensiones.		Medidas complementarias Vigilancia a la hora de la realización de los cortes y el correcto dimensionamiento de las bermas.	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 14		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta		Tipo de medida	Ubicación Espacial
Revegetación en las zonas laterales de los accesos y taludes de terraplenes en las zonas de terracerías para formar cercas vivas.		Consideraciones de tipo ambiental.	Local.
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Compensación y mitigación.	NEGATIVO Pérdida de la cobertura vegetal.	en las zonas laterales de los accesos y taludes de terraplenes en las zonas de terracerías	Vegetación.
Actividad del proyecto que ocasionará impacto	Interacción:	Inicio	Término
Desmote y despalme.	Cambios y pérdida de la cobertura vegetal- desmote y despalme	Al término de las actividades de construcción.	Al haber sobrevivido las especies plantadas.
Descripción de la medida			
<ul style="list-style-type: none"> • Una vez terminado el proyecto, mediante recorridos de campo se identificarán las zonas perimetrales de colindancia del polígono de explotación y en el área de amortiguamiento para formar cercas vivas, sobre las zonas de cortes y taludes. • Se realizará un análisis del lugar de la plantación, donde se tomarán en cuenta los factores climáticos, edafológicos, la orientación y topografía de bordos y taludes. Posteriormente se realizará el inventario de especies a plantar, se recomienda el uso de plantas nativas, para evitar la contaminación genética con especies exóticas. Es necesario hacer uso de las especies que se encuentran a disposición dentro del vivero para obtener plántulas con las características deseadas. • Se establecerán cercas de plantación que consistirán en una combinación de especies arbóreas, arbustivas y herbáceas. En la zona que abarca la franja de amortiguamiento la siembra de plántulas que tengan un sistema radical ya desarrollado como el establecimiento de arbustos. • Las plántulas de especies arbóreas, se propone la reforestación con sabinos y sauces los cuales se sembrarán con anterioridad en un vivero para que una vez que las actividades de preparación del sitio se hayan culminado las plántulas tengan la talla adecuada para la siembra, la cual se llevará a cabo con la metodología expuesta en el Programa de rescate, protección y reubicación de la flora silvestre, se establecerán los cajetes del tamaño y altura adecuada a una distancia que permita su óptimo desarrollo. 			

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Beneficios Mejora el comportamiento hidrológico del cauce, favoreciendo el almacenamiento de agua, la reducción de los daños por erosión de márgenes, el depósito de sedimentos y partículas orgánicas, la reducción de la sedimentación aguas abajo. Mejora de recarga acuíferas en las zonas perimetrales, ocasionadas por las cercas vivas.</p>	<p>Supuestos Las reforestaciones formarán bandas de vegetación continuas que funcionarán como corredores de fauna. El establecimiento de la vegetación beneficiará el microclima del sitio, y mitigará el impacto ocasionado al paisaje.</p>
<p>Riesgos Que las zonas de reforestación y revegetación no sobrevivan a la época de estiaje más próxima a su establecimiento.</p>	<p>Medidas complementarias Establecimiento de zonas de reservas ecológicas continuas y contiguas a las áreas de reforestación y bandas de revegetación.</p>

Ficha técnica No. 15		Componente ambiental	Medio físico y biológico
<p>Medida de mitigación propuesta Evitar el aporte de partículas de suelo o de azolves a las corrientes de aguas, estableciendo presas de decantación, zanjas de infiltración o humedales artificiales.</p>		<p>Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.</p>	<p>Ubicación Espacial Puntual.</p>
<p>Naturaleza del Impacto Restauración y mitigación.</p>	<p>Generalidades del impacto generado NEGATIVO Se removerá volúmenes de suelo y obstruir los cuerpos de agua.</p>	<p>Donde ocurrirá el impacto En todo el trazo de la obra</p>	<p>Elemento Ambiental bajo estudio. Agua.</p>
<p>Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Todas las actividades de construcción de la obra.</p>	<p>Interacción: Conceptos de construcción-acumulación de sedimentos</p>	<p>Inicio Al inicio de los trabajos de la construcción del puente.</p>	<p>Término Al final de los trabajos de construcción</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Descripción de la medida.

- Respetar siempre que sea posible el patrón de drenaje natural y el azolve de cauces y cuerpos de agua.
- Se deberá colocar una malla de retención de fragmentos grandes en primer plano, y un tapial para retención de sedimentos finos en segundo plano, entre la zona de obras y el cauce del cuerpo de agua.
- Establecer presas de decantación para que los sedimentos en suspensión sean retenidos en ellas antes de llegar a las corrientes cuyas cargas de sedimentos se incrementarán. Para determinar el número y la ubicación de ellas se debe hacer un análisis de la topografía y del patrón de drenaje para encontrar el sitio donde sean más efectivas.
- El dique se realizará con piedras de gran tamaño y peso específico alto, y apiladas una sobre otras hasta formar una estructura estable, sin ningún tipo de unión cementante o mortero.
- Puede utilizarse madera o material de la región.
- Una vez sedimentadas las partículas provenientes de las excavaciones o del movimiento de materiales y agregados pétreos se extraerán del fondo por medio de bombas y se trasladarán a los bancos de tiro correspondientes.
- Las grasas y aceites se extraerán a través de filas de bollas absorbentes sobre la superficie del dique, se colectará, se almacenará y se entregará a una empresa especializada en el manejo y disposición final de este tipo de sustancias.
- Una vez terminados todos los trabajos sobre el cauce del río en la zona de construcción, extraídas todas las partículas, grasas y aceites se desarmará el dique y las piedras que se utilizaron serán de vueltas a las márgenes siendo distribuidas al azar en toda el área. Evitar que partículas de suelo, rocas u otros materiales producto de los terraplenes se alojen o queden retenidos más allá de la línea de ceros que marca el proyecto, para lo cual se colocara cercas naturales o de materiales industriales
- Establecer presas de decantación para que los sedimentos en suspensión sean retenidos.
- Evitar a toda costa que se almacene o se tire material de despilme cerca de cuerpos de agua formados por manantiales.
- Los bancos de tiro no deben establecerse en cauces de corrientes superficiales (cañadas, barrancas, arroyos, etc.) ya que de ser así el aporte de sedimentos será muy alto por ser materiales sin cohesión y encontrarse en lugares donde los escurrimientos superficiales tienen más fuerza.
- Evitar las desviaciones de caudales superficiales, encauzándose las aguas de escorrentía a cursos fluviales ya existentes, puesto que esto evita erosiones hidráulicas no deseadas y permite mantener los caudales de los cauces preexistentes.
- Definir los lugares donde será depositado el material no empleado, cuidando la no-afectación de corrientes de agua superficiales y zonas de alta productividad agrícola.
- No colocar las instalaciones temporales dentro del área de drenaje natural.

Beneficios

Mejoramiento del drenaje natural.
Evitar la acumulación de sedimentos.

Supuestos

Buen drenaje natural.
Retención de sedimentos antes de ser arrastrados a los cuerpos de agua.

Riesgos

Falta de supervisión de los cuerpos de agua.
Que no se coloquen las presas de

Medidas complementarias

Vigilancia del mantenimiento de las obras.
Verificar que el drenaje natural no se perjudique.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

decantación.	
--------------	--

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 16		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Construcción de contracunetas arriba de la línea de ceros en cortes.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial Línea de ceros.
Naturaleza del Impacto Prevención y mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Perdidas de suelo por efectos de erosión hídrica y arrastre de material sólido.	Donde ocurrirá el impacto Líneas de ceros arriba de los cortes.	Elemento Ambiental bajo estudio. Agua – suelo.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Todos los conceptos de construcción de los accesos.	Interacción: Pendiente del suelo.	Inicio Al inicio de los trabajos de la construcción del puente.	Término Al final de los trabajos de construcción
<p>Descripción de la medida.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los materiales que se utilicen en la construcción de contracunetas, cumplirán con lo establecido en el proyecto. • Los residuos producto de la excavación se colocarán aguas debajo de la contracuneta o se cargarán al sitio de disposición final mediante cajas cerradas. • Las excavaciones de las zanjas se realizarán de forma trapezoidal con una profundidad mínima de 20 centímetros hasta obtener la sección requerida del proyecto. • En caso que se vaya a utilizar como bordo, la excavación será aguas abajo para formar el bordo aguas arriba, evitando que el terreno se derrumbe y afecte el bordo. • La longitud de la contracuneta será lo suficiente para llevar el agua desde el parteaguas hasta su desembocadura o a un cauce natural <p>Si el proyecto lo indicara, se revestirá mediante un zampeado para protegerla contra la erosión.</p>			
<p>Beneficios Se evitará los efectos erosivos caudados por las bajadas de las corrientes en las laderas antes de las líneas de ceros. Se mitigará el arrastre de sólidos que puedan traer las corrientes superficiales. Evita el saturamiento hidráulico, así como prevenir daños por deslaves y erosión en los cortes. Desfogue del agua de la zona rápidamente</p>		<p>Supuestos Se tendrá un mejor drenaje natural. Se verificará las secciones, niveles, compactación, espesores y alineamientos adecuados. Se deberá comprobar que el recubrimiento no presente agrietamientos longitudinales, transversales u obstrucción en el cauce.</p>	
<p>Riesgos Mala calidad en los procesos de construcción y materiales que indica el proyecto.</p>		<p>Medidas complementarias Vigilancia en la construcción de las contracunetas. Buena ubicación para el reencauzamiento</p>	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Mal encauzamiento de los escurrimientos y causando erosión en los cortes, así como la eliminación de la capa de material vegetal generada en los mismos.	de las corrientes de agua.
--	----------------------------

Ficha técnica No. 17		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta		Tipo de medida	Ubicación Espacial
Retirar todos y cada uno de los residuos generados en la construcción que se pudieran encontrarse en el ancho del cauce, así como la restitución del ancho natural del cauce del río a lo largo de 50 m aguas arriba y 50 m aguas abajo.		Consideraciones de tipo ambiental.	Cauce de río en lo ancho y lo largo.
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Mitigación.	NEGATIVO Aportación de sedimentos, suelo y rocas, así como materiales deletéreos	Accesos del puente.	Agua – suelo.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Construcción de la subestructura y superestructura.	Corrientes hídricas superficiales.	Al inicio y durante los trabajos de cimentación y accesos.	Al final de los trabajos de construcción

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Descripción de la medida.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los residuos de suelo y rocas producto de la excavación que logren llegar a las orillas del cauce en el sitio de cruce y tanto aguas arriba como aguas abajo serán retirados por medios manuales y/o mecánicos de acuerdo a los siguientes pasos. • Durante la construcción serán retirados los residuos de rocas y suelo del cauce y sus orillas. • Una vez terminados los trabajos de construcción y después de analizar el estudio hidráulico se desazolvará el cauce del río en el sitio de cruce hasta devolverle su ancho y profundidad original marcada en dicho estudio hidrológicos. • Se desazolvará igualmente el cauce del río 50 m aguas arriba y 50 m aguas abajo del sitio de cruce hasta obtener el ancho y profundidad, así como la pendiente original del lecho del río, de acuerdo a lo especificado en el estudio hidráulico. • Esto se realizará con maquinaria pesada de acuerdo a los volúmenes de rocas y suelo presente en el cauce. • Se deberá de cuidar estrictamente que la maquinaria no toque en ningún momento ni bajo cualquier circunstancia las aguas corrientes del cauce. • Los materiales de azolve retirados será trasladados fuera del área de proyecto a bancos de tiro debidamente reglamentados. 	
<p>Beneficios Restituir el funcionamiento hidráulico, hidrológico y biológico del río y evita la contaminación del cauce del río por sedimento y sustancias deletéreas.</p>	<p>Supuestos Se realizará el retiro y desazolve de los materiales cuidando todas las especificaciones enumeradas anteriormente sin causar contaminación de las aguas del cauce.</p>
<p>Riesgos Posible aportación de sustancias deletéreas a las aguas del río durante la ejecución de la medida.</p>	<p>Medidas complementarias Vigilancia en la aplicación de la medida. Verificación de los anchos, profundidad y pendiente del cauce en toda la longitud.</p>

Ficha técnica No. 18		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta		Tipo de medida	Ubicación Espacial
Construcción de cunetas en zonas laterales del ancho de calzada.		Consideraciones de tipo ambiental.	Anchos de calzada del proyecto.
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Prevención y	NEGATIVO	Accesos del puente.	Agua – suelo.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

mitigación.	Efectos erosivos y deformables en los accesos del puente vehicular.		
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Todos los conceptos de construcción de los accesos.	Corrientes hídricas superficiales.	Al inicio de los trabajos de la construcción del puente.	Al final de los trabajos de construcción

Descripción de la medida.

- Los residuos producto de la explotación del banco de materiales se colocarán aguas debajo de la contracuneta o se cargarán al sitio de disposición final mediante cajas cerradas.
- Las excavaciones de las zanjas para formar las cunetas se realizarán mediante secciones, niveles, alineación y acabados establecidos en el proyecto.
- Se deberá respetar la pendiente del camino, misma que será la pendiente de la cuneta.
- En el momento en que cambie la sección de corte a terraplén, la cuneta se prolongará hasta la longitud necesaria en diagonal desfogando el agua hasta la obra de drenaje más cercana o hasta donde establezca el proyecto.
- Si el proyecto lo indicara, se revestirá mediante un zampeado para protegerla contra la erosión.

A menos de que el proyecto indique otra cosa, se podrá recubrir con concreto hidráulico simple, se construirá con juntas frías cada metro, mediante el colado de las losas en forma alternada y con longitud mínima de un metro.

Beneficios Evita los daños por humedecimiento, así como el saturamiento hidráulico. Desfogue del agua de la zona rápidamente.	Supuestos Se verificará las secciones, niveles, compactación, espesores y alineamientos adecuados. Comprobar que el recubrimiento no presente agrietamientos longitudinales, transversales u obstrucción en el cauce.
Riesgos Mala calidad en los procesos de construcción y materiales que indica el proyecto. Mal encauzamiento de los escurrimientos.	Medidas complementarias Vigilancia en la construcción de las cunetas. Una buena ubicación del desfogue de las corrientes encauzadas por las cunetas hacia los escurrimientos naturales.

Ficha técnica No. 19	Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Establecer señales preventivas, informativas y restrictivas sobre la fauna, la vegetación, residuos sólidos y límites de velocidades.	Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial General.
Naturaleza del	Generalidades del	Donde ocurrirá el
		Elemento

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Impacto	impacto generado	impacto	Ambiental bajo estudio.
Prevención y mitigación.	NEGATIVO Daños al ambiente e incidencia en accidentes del personal obrero.	En toda el área en general, pero mayor énfasis en áreas donde se ejecuten obras con alto nivel de riesgo y acceso a la obra.	Personal obrero – paisaje.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Todas las etapas de ejecución de la obra.	Realización de trabajo-seguridad de los obreros	Al inicio de las actividades constructivas del puente	Al finalizar la construcción total de la obra.
Descripción de la medida			
<ul style="list-style-type: none"> • Se colocarán señales preventivas, informativas y restrictivas distribuidas de forma uniforme a lo largo de toda el área de trabajo y rampas o caminos de acceso. • Se colocarán señales para el respeto de la fauna silvestre que transite sobre el derecho de vía. • Se colocarán señales para evitar la afectación de la flora existente en el lugar. • Se establecerán los límites de velocidad para evitar accidentes y que se atropelle la fauna silvestre. • Se colocarán señales para evitar la contaminación de residuos sólidos en el derecho de vía o sobre el camino. • Se colocarán líneas logarítmicas en las rampas para reducir la velocidad de los vehículos, principalmente en las zonas donde es más frecuente el desplazamiento de la fauna. 			
Beneficios		Supuestos	
Se prevendrá el riesgo de accidentes contra la fauna de la zona, así como accidentes vehiculares. Se reducirá el riesgo de contaminación del área por RS.		Se evitará todo tipo de accidentes contra la fauna silvestre, la vegetación de la zona y accidentes automovilísticos por falta de información en el camino.	
Riesgos		Medidas complementarias	
El incumplimiento, así como la adecuada y oportuna colocación de las señales y letreros en el camino. Que los usuarios de la vía de comunicación no respeten los señalamientos verticales, así como el acervo de flora y fauna.		Se procurará hacer revisiones todos los días para vigilar el cumplimiento de las diferentes señales de seguridad y verificar su correcto funcionamiento del usuario.	

Ficha técnica No. 20	Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta	Tipo de medida	Ubicación Espacial
Elaborar y aplicar un programa integral	Consideraciones de	General.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

de separación de residuos sólidos.		tipo ambiental.	
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Prevención, restauración y mitigación.	NEGATIVO Se generarán residuos sólidos durante las diferentes actividades de construcción.	En toda el área de construcción.	Personal obrero – paisaje.
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Todas las etapas de ejecución de la obra.	Conceptos de construcción-contaminación del suelo, aire, agua y paisaje.	Al inicio de las actividades constructivas del puente	Al finalizar la construcción total de la obra.
Descripción de la medida.			
Para prevenir la acumulación de residuos en las diferentes áreas de construcción y afectaciones del paisaje; se realizarán las siguientes acciones:			
<ul style="list-style-type: none"> • Al inicio de los trabajos se promoverán acciones de educación ambiental a fin de promover la separación, reciclaje y reutilización de residuos. • Se colocarán contenedores o botes con tapa en áreas estratégicas de los diferentes frentes de trabajo, separando los desechos orgánicos e inorgánicos. • Los desechos inorgánicos se reciclarán y serán seleccionados para su envío a los centros de acopio y para su reutilización. • La recolección de los desechos sólidos se realizará en vehículos cerrados y empleados exclusivamente para tal fin. • La recolección se realizará diariamente en todos los frentes de trabajo y para que no exista mezcla de residuos peligrosos y no peligrosos. • Asimismo, los desechos industriales no peligrosos tales como escombros, madera, chatarra, etc., al igual que los residuos domésticos como envases, papel, cartón, metales, entre otros serán puestos a la disposición de empresas especiales para su adecuado tratamiento. • Para el caso de los residuos orgánicos se utilizarán en la elaboración de compostas. • Se asignará una persona que recorrerá toda el área de trabajo para verificar la limpieza del sitio y la correcta separación de los residuos. • Se colocarán señalamientos prohibiendo tirar basura y de las sanciones a que se harán sujetos si lo hacen. • En toda el área de construcción no se permitirá la quema de ningún tipo de materia de residuo, o como parte de algún proceso constructivo. • Para la disposición final de los residuos se tomarán las medidas generales descritas posteriormente. • Se formará una brigada de personal que recorrerá los accesos en ambos lados, el cauce del río en el sitio de cruce, realizando operaciones de recuperación de materiales sólidos (Basura) arrojados por los vehículos y los peatones. 			

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>Beneficios Reciclaje y reutilización de algunos materiales. Aprovechamiento de la materia orgánica para la elaboración de compostas.</p>	<p>Supuestos Llevará a cabo el manejo adecuado de los residuos para evitar la contaminación del suelo, agua y el aire. Los trabajadores acatarán las medidas establecidas.</p>
<p>Riesgos Que no se realice la separación de los residuos y que una vez que la vialidad este construido no se continúe con un programa de mantenimiento.</p>	<p>Medidas complementarias Supervisión de la recolección de desechos y la conservación de la limpieza en las diferentes zonas de la obra. Implementación de un programa de vigilancia ambiental.</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 21		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta		Tipo de medida	Ubicación Espacial
Humedecer las superficies de rodamiento y transportar el material cubierto.		Consideraciones de tipo ambiental.	General.
Naturaleza del Impacto	Generalidades del impacto generado	Donde ocurrirá el impacto	Elemento Ambiental bajo estudio.
Prevención y mitigación.	NEGATIVO Con el movimiento de terracerías y el acarreo de estas, se dispersarán partículas sólidas que contaminarán las aguas superficiales y la atmósfera.	En todas las áreas donde se realizarán trabajos de movimiento de terracerías.	Aire y agua
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto	Interacción:	Inicio	Término
Construcción de accesos y movimiento de terracerías.	Movimientos de terracerías y acarreo-despalme-calidad de aire.	Movimientos de terracerías y acarreo	Al finalizar los trabajos de movimientos de terracerías y acarreo
Descripción de la medida			
<p>Durante las actividades de desmonte, movimiento de terracerías y circulación de vehículos automotores, se podrían generar un sin número de levantamiento de partículas de polvo al aire; por lo anterior será necesario que previo a cada una de las actividades antes mencionadas y periódicamente de acuerdo a las condiciones de lluvia y humedad se deberán de realizar las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberán realizar riegos superficiales de agua del banco ya establecido, sobre las superficies a remover, cortar, terraplenar o transportar, así como sobre las superficies de rodamientos, como caminos de terracerías; esto se deberá de realizar con pipas y a través de hidrobombas. • Humedecer los materiales utilizados en la construcción de terraplenes, terracerías, bases y sub-bases. • El material del despalme y cortes se deberá transportar en vehículos automotores de reciente modelo, protegidos con mallas y barras de contención en la caja. • Se deberá tener en cuenta el cumplimiento en la disposición de los materiales en los sitios autorizados. • Se evitará la descarga de materiales (terracerías, escombros, residuos de construcción) en barrancas o lugares no autorizados. • También se deberán aplicar sanciones y medidas estrictas a la compañía constructora que deposite los materiales en barrancas; por lo que se debe dar seguimiento y control de la disposición de residuos a través de bitácoras y 			

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

<p>movimiento de vehículos automotores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Así mismo durante el transporte de materiales térreos en camiones. Se deberá transportar el material de construcción en camiones cubierto con lonas de preferencia humedecida y fija al camión, con la finalidad de reducir con ello la dispersión de partículas de polvo a las aguas superficiales y a la atmósfera. 	
<p>Beneficios Se evitará la contaminación del aire Se evitará la emisión de partículas de polvo a la atmósfera</p>	<p>Supuestos Existirá un control de las etapas de construcción y los acarreo de materiales.</p>
<p>Riesgos Que no se apliquen las medidas en todas las etapas y actividades construcción necesaria. Que los camineros no acaten las disposiciones para el transporte.</p>	<p>Medidas complementarias Vigilar que no se obtenga el agua del cauce del río. Plan de vigilancia y seguimiento de la aplicación de las medidas de mitigación.</p>

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Ficha técnica No. 22		Componente ambiental	Medio físico y biológico
Medida de mitigación propuesta Desmantelar los patios de maniobra y enriquecer el suelo.		Tipo de medida Consideraciones de tipo ambiental.	Ubicación Espacial Patio de maniobra.
Naturaleza del Impacto Mitigación.	Generalidades del impacto generado NEGATIVO Con el establecimiento de los patios de maniobra se impide la infiltración del agua y el crecimiento de la cobertura vegetal.	Donde ocurrirá el impacto En las áreas de patios de maniobra.	Elemento Ambiental bajo estudio. Suelo y vegetación
Actividad del proyecto que ocasionará el impacto Conceptos de construcción	Interacción: Procesos de compactación-cambios en las características edáficas.	Inicio Al finalizar los trabajos de construcción.	Término Al término de la construcción del puente.
Descripción de la medida			
<ul style="list-style-type: none"> Retirar todo el material suelto de asfalto y gravilla con una retroexcavadora. Todo el material recogido se trasladará en camiones de carga en los bancos de tiro. Posteriormente se removerá el suelo con un tractor Se recubrirá con materia vegetal o suelo orgánicos, que puede ser de diversas procedencias: de compostas elaboradas con anticipación por los habitantes de la zona, otra opción es utilizar los residuos (corteza de árboles, hojas, etc.) provenientes del despalme. Esto con la finalidad de que el suelo tenga la cantidad de nutrientes suficientes para el crecimiento de la cobertura vegetal. Todo el material recogido se trasladará en camiones de carga en los bancos de tiro. Recoger todos los residuos orgánicos e inorgánicos del sitio. 			
Beneficios Se reducirá la compactación del suelo y aumentará la infiltración del suelo. Se favorecerá la regeneración natural de la cobertura vegetal.		Supuestos El barbecho del suelo y el enriquecimiento con compostas y materia orgánica enriquecerá el suelo favoreciendo la regeneración natural. La limpieza total de los patios de maniobra mitigará el impacto al paisaje del sitio.	
Riesgos Que queden residuos de material de asfalto o gravillas que afecten al suelo. Que el encargado de la obra abandone el		Medidas complementarias Se supervisará que se lleve de manera adecuada el recubrimiento del suelo y la materia orgánica.	

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

sitio sin haber desmantelado el patio de maniobras.	Vigilar que se lleve a cabo la remoción del suelo y su restauración.
---	--

VI.2 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR ELEMENTO AMBIENTAL Y ACTIVIDAD

Por los anteriores motivos la construcción de instalaciones provisionales de la obra requiere de la aplicación de varias medidas de mitigación, las que se deben observar para reducir el impacto de estas actividades.

Instalaciones provisionales

Selección de sitios

La ubicación de instalaciones provisionales como oficinas, almacenes, patios de maquinaria, campamentos y/o comedores que requiera el proyecto obedece a las necesidades de proximidad y acceso que tiene la obra. No obstante, la empresa contratista debe cumplir además con ciertos criterios ambientales para seleccionar los sitios de ubicación de estas instalaciones:

- 1) Se deben elegir prioritariamente sitios ya perturbados, desmontados, compactados y/o cementados.
- 2) Los sitios deben localizarse por lo menos a 100 m del cuerpo de agua.
- 3) Seleccionar sitios donde deba desmontarse vegetación arbustiva, de forma preferente sobre la arbórea.
- 5) Seleccionar en lo posible sitios que cuenten con instalaciones de servicios de gas, luz, drenaje y agua potable.

Instalaciones para almacenes generales

Medidas de mitigación para las instalaciones provisionales que pueda requerir la obra:

Almacenes de herramienta y equipo:

Los almacenes deben ser construidos en sitios previamente perturbados, con materiales provisionales como madera o lámina, con firme de concreto. Con

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

señalamientos y disposición ordenada del equipo y material. Con accesos libres de obstrucción y ventilación apropiada. Los equipos deben colocarse de forma clasificada y con un administrador del almacén fijo.

Oficinas:

Las oficinas centrales se deberán ubicar en zonas urbanas y con instalaciones sanitarias, electrificación y agua potable adecuadas.

Las oficinas o casetas de campo deberán construirse con materiales temporales como panel aislante con pisos de concreto que posteriormente sea removido. De ser factible será preferente el uso de tráiler conectados a las redes de electrificación y servicio sanitario y de agua potable municipales, o cisternas y plantas generadoras.

Patios de maniobra:

Se deben seleccionar sitios perturbados con escasa vegetación en los que se pueda conformar el terreno para nivelarlo; en talleres y patios de servicio una vez estacionada la maquinaria y equipos mecánicos se colocaran lonas o charolas bajo los motores o cárteres que pudieran tener fugas, en las áreas de carga y descarga de combustible se colocará una plantilla de concreto que posteriormente sea removido para evitar que los derrames accidentales de combustibles y aceites se infiltren.

Restauración de sitios usados provisionalmente

Una vez concluido el uso provisional del sitio para emplazamiento de oficinas, almacenes, patios de maquinaria, entre otros que requiera la obra, deberán aplicarse medidas de restauración consistentes en la des compactación, arroje con material de despalle y revegetación del lugar. No obstante, la vegetación reforestada no será igual a la existente al inicio, lo que implica un impacto residual en paisaje y vegetación; impacto que eventualmente se irá reduciendo al ocurrir la colonización y restauración de una comunidad secundaria que cada vez incluya un mayor número de especies de la comunidad existente a lo largo del tiempo (proceso sucesión al natural de especies en comunidades).

Recolección, Manejo de residuos sólidos no peligrosos (domésticos y de obra)

Las actividades de construcción implican la generación de residuos urbanos y de obra.

- Desde el inicio de los trabajos preliminares y hasta el término de la obra se realizarán programas mensuales de Recolección periódica y manejo adecuado de residuos sólidos en el cauce y riberas del río, así como en toda el área de construcción.
- Los residuos sólidos no peligrosos deberán disponerse en apego a lo establecido por la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, así como las disposiciones y requerimientos para el permiso para el depósito de basura en el Reglamento Municipal para el Servicio Público de Limpieza, Manejo de los Residuos Sólidos No peligrosos y Sanidad de los Municipios.
- Se deberán colocar para su uso en diferentes sitios de la obra, contenedores adecuados y rotulados.
- A fin de reducir el volumen de residuos por manejar, se deben prever mecanismos de reaprovechamiento de los residuos de obra y urbanos, por lo que su clasificación y separación son importantes.
- Se debe definir anticipadamente el sitio hacia donde serán llevados estos, en estricto apego a la autorización que emita para el efecto la comunidad.
- Se deberá contar con una recolección periódica de los residuos de toda índole de los frentes de trabajo y su transporte por la contratista a un sitio determinado de acopio, de donde serán colectados para su disposición final.

Manejo de residuos peligrosos

- Los residuos clasificados como peligrosos son aquellos que se señalan en la NOM-052- SEMARNAT-2005.
- Para su manejo y disposición temporal y final se deberán tomar en consideración las medidas señaladas en la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

- Se deberá contar con la autorización correspondiente como generador de residuos peligrosos.
- Se deberá presentar ante la IEEO para su autorización, un Programa de Mantenimiento Periódico de Equipo y Maquinaria de Obra en el que se incluya el manejo, almacenamiento temporal y disposición final de residuos peligrosos en los términos señalados por la legislación. Asimismo, deberá elaborarse para su autorización y ejecución un programa de manejo de residuos peligrosos y tóxicos.

De obra:

Lavado de ollas y equipos con restos de concreto:

- Se deberá realizar en sitios donde se ha colocado o colocará un firme de concreto como parte de las obras; como pueden ser los sitios que albergarán cunetas y lavaderos. Asimismo, también podrán considerarse sitios de corte o de depósito de material de corte para tal efecto. Previo a la realización del lavado, se deberá colocar una malla fina similar a la utilizada en mosquiteros, que retenga la mayor cantidad posible de residuos de concreto del agua vertida. Estos residuos retenidos deberán ser dispuestos junto con los residuos sólidos de construcción y en los términos que señalen la Ley y la autoridad para el efecto. La disposición de estas aguas deberá ser lejos de cuerpos de agua y de sus afluentes.
- No se permitirá el lavado de ollas y equipos en el río. El sitio seleccionado al final de la construcción; deberá ser restaurado y retirar en su totalidad el concreto que no forme parte de alguna estructura (residuo de lavado).

Manejo de combustibles (Ver también: Manejo de residuos peligrosos)

El manejo inadecuado de combustibles puede ocasionar problemas de contaminación de suelo y agua, así como riesgos de accidentes e incendios.

- Para la recarga de combustible de vehículos automotores, se deberá procurar el uso de estaciones de servicio franquicias PEMEX en los centros urbanos más próximos.
- En frentes e instalaciones localizadas alejadas de estaciones de servicio, se utilizarán vehículos proveedores de combustibles (orquesta) siempre que

cumplan con las regulaciones para el almacenamiento y manejo de combustibles establecidas por la autoridad. Estos vehículos deberán además contar con señalamientos y aditamentos adecuados para el despacho de gasolina y atención a contingencias.

- El sitio de carga de combustible deberá ser fijado con antelación dentro del área considerada para la construcción de instalaciones provisionales, y deberá ser el mismo sitio a lo largo de la vida útil de dichas instalaciones.
- El manejo, transporte, control y disposición final de los residuos contaminantes se deberá realizar conforme al reglamento de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y normas oficiales mexicanas.
- Se deberán contemplar en un Plan de seguridad e higiene, las medidas a realizar ante un accidente.

Seguridad y atención a emergencias del personal

- En los frentes de trabajo e instalaciones deberá existir un botiquín de primeros auxilios con un manual y personal capacitado en la aplicación de éstos.
- Se deberá tener ubicado el hospital o centro de salud más cercano y forma de contacto o comunicación con algún vehículo disponible para transporte en caso de accidente.
- Todos los trabajadores deberán portar chalecos distintivos y membretes de identificación, así como equipo de seguridad y ropa adecuada al tipo de trabajo. Si el trabajador no tiene los medios para proveerse de ésta, la contratista deberá suministrarla.

Desmantelamiento de obras provisionales y limpieza

- Una vez concluida la construcción del puente será necesario en cada frente de obra, el desmantelamiento de obras e infraestructura provisional y la remoción de cualquier tipo de material o residuo.
- El desmantelamiento de las obras provisionales genera residuos de construcción y domésticos.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

- Los que deberán manejarse como se señala en las medidas de mitigación referentes al manejo de residuos de diferente índole.

VI.3. DESCRIPCIÓN DE IMPACTOS RESIDUALES DEL SA

Las medidas de mitigación que se exponen en la sección anterior se enfocan en la reducción, compensación y rehabilitación de los sitios o factores ambientales afectados por las actividades consideradas con una afectación agresiva.

Se evaluó el grado en que las medidas de mitigación logran reducir cada impacto ambiental adverso. La evaluación se realizó de manera cualitativa, el valor en puntos se obtuvo por los valores asignados de acuerdo a la metodología aplicada en el capítulo V, después de haber discutido la extensión, magnitud, duración y contexto de los impactos, así como el alcance de cada medida de mitigación por separado.

En cada ocasión, se tomó un valor bajo para la eficacia de cada medida, con el fin de evitar sobreestimar la eficacia conjunta. Cada medida se examinó y se considera factible desde el punto de vista técnico. Se inició con la revalorización de la matriz depurada considerando la aplicación de las medidas de mitigación al 100%. Podemos deducir que el elemento que sufre un mayor impacto residual es el componente ambiental de suelo, seguido del componente agua, sobre los cuales habrá que realizar una mayor vigilancia de la aplicación de las medidas de mitigación para disminuir y en su caso eliminar dichos impactos.

VII. Pronósticos ambientales regionales y evaluación de alternativas.

Metodología

Para estimar los pronósticos ambientales se retomó la metodología empleada en el capítulo IV referente al diagnóstico ambiental, extrayendo los resultados finales de cada factor ambiental evaluado para ser tomados como línea base de esta evaluación. En este apartado se plantearon tres escenarios teóricos para estimar los pronósticos ambientales.

El primer escenario se refiere a la condición actual del ambiente sin proyecto; el segundo escenario corresponde a la condición ambiental con proyecto, pero sin medidas que mitiguen los posibles daños generados; y el tercer escenario consiste en estimar la calidad ambiental con proyecto y aplicando el conjunto de medidas de mitigación propuestas en la presente MIA. Así, con base en la información asentada en el capítulo IV del presente estudio y con el objeto de generar el escenario resultante del desarrollo del proyecto integral, se incorporan las medidas de mitigación descritas en el Capítulo VI, para construir el escenario final.

En el análisis del escenario final se considera la dinámica ambiental en función de la intensidad, permanencia de los impactos ambientales y naturaleza de la obra, es decir, de aquellos impactos remanentes a pesar de la aplicación de la medida de mitigación, de aquellos no mitigables, de los mecanismos de autorregulación y de la estabilización de los ecosistemas que pudieran contrarrestarlos, así como de los factores que determinan los procesos de deterioro y su interrelación. Se estima la modificación de la calidad ambiental del sitio durante la vida útil del proyecto, respecto a las tendencias de desarrollo y/o deterioro de los ecosistemas.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Es importante indicar que para este pronóstico se tomó en cuenta el análisis retrospectivo del sistema ambiental y área de influencia, detallado en el capítulo IV de la presente MIA, así mismo se introdujo un elemento de mayor peso que permitió proyectar la calidad ambiental en función de una comparación realizada a través de dos mapas de uso de suelo.

Por otro lado, y de acuerdo con los objetivos del presente apartado, se incorpora el análisis donde se visualizan los posibles escenarios futuros de la unidad de análisis (sistema ambiental y área del proyecto), considerando primero al escenario sin proyecto, seguido del escenario con proyecto y finalmente, un escenario que incluye al proyecto con sus medidas de mitigación.

VII.1. Descripción y análisis del escenario sin proyecto

La agencia de El Porvenir Ballesteros, actualmente no cuenta con una obra de drenaje mayor, lo que da la interrupción de la comunicación entre las comunidades involucradas, ocasionando un rezago social, económico, poniendo en riesgo sus vidas, cuando es temporada de lluvias.

VII.1.1. Descripción y análisis del escenario del proyecto sin medidas

La agencia de El Porvenir Ballesteros, contará con una obra de drenaje mayor, presentando una comunicación entre las comunidades involucradas, ocasionando un progreso social, económico, poniendo en riesgo sus vidas, cuando es temporada de lluvias. Las obras impactaron significativamente en el agua y el suelo.

VII.1.2. Descripción y análisis del escenario considerando el proyecto con las medidas de mitigación

El municipio de El Porvenir Ballesteros, contará con una obra de drenaje mayor, presentando una comunicación entre las comunidades involucradas, ocasionando un progreso social, económico, poniendo en riesgo sus vidas, cuando es temporada de lluvias.

VII.1.3. Pronóstico ambiental

Una vez aplicadas las medidas en la etapa de construcción específicamente el pronóstico ambiental es favorable. En el aspecto económico y social el efecto es positivo ya que se lograra beneficiar el flujo de mercancías, paso de personas y vehículos de forma segura.

VIII. Programa de manejo ambiental o vigilancia ambiental

El presente Programa de Vigilancia Ambiental, se considera con el propósito de llevar un control de las medidas propuestas en este documento, para la elaboración del Programa de Vigilancia Ambiental, se tomó como base los impactos generados, en la evaluación de impacto ambiental, así como las medidas definidas derivadas de dicha evaluación. El Programa de Vigilancia Ambiental acompañará al proyecto en las diferentes etapas del mismo y va dirigido al promovente y/o contratista. El Programa de Vigilancia Ambiental, es el eje rector del cumplimiento de medidas, acompañado de fichas de control, que permitirán el cumplimiento efectivo de las mismas.

VIII.1 Objetivo general

Es garantizar el cumplimiento de las medidas propuestas en este Documento.

VIII.2 Objetivos específicos

Señalar con mayor precisión la aplicación de medidas en las diferentes etapas del proyecto. Este seguimiento y control se deberá realizar de tal forma que se permita la comprobación de los mismos.

- Presentar Indicadores para medir el éxito de cada una de las medidas instrumentadas
- Presentar acciones de respuesta cuando en la aplicación de las medidas no se obtengan los resultados esperados.
- Presentar plazos de ejecución para cada una de las acciones y medidas.

VIII.2.3. Tipos de informes

Informes ordinarios:

Estos se deberán presentar durante toda la obra en forma mensual, mismos que recogerán las observaciones relativas a cada ficha de atención.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Informes especiales

Siempre que se detecte cualquier efecto negativo sobre el medio, no previsto, que precise una actuación para ser evitada o corregida, se emitirá un informe de carácter de urgente aportando toda la información necesaria para actuar en consecuencia. Aplica para cada una de las fichas de atención.

VIII.2.4. Calendarización de informes

El promovente deberá presentar informes del cumplimiento de las medidas propuestas en cada una de las etapas del proyecto. Durante las etapas de preparación del sitio y construcción.

VIII.3 Seguimiento y control (Fichas de seguimiento y control)

PROYECTO:		CÓDIGO:
Condicionante: Emisiones a la atmósfera por vehículos automotores y/o maquinaria.		LUGAR DE LA OBRA: ETAPA DEL PROYECTO: Construcción. COMPONENTE AMBIENTAL: Aire IMPACTO AMBIENTAL: Contaminación del aire de tipo puntual
BENEFICIO ESPERADO: Reducción de emisión de gases. Buen funcionamiento de la maquinaria, considerando emisiones permisibles según las señaladas por los fabricantes. Y la normatividad vigente	INDICADORES: Reportes de mantenimiento preventivo de las unidades de motor.	UMBRALES: Índice de cumplimiento: 80% Índice aceptable: 80 % Umbral inadmisible: menos del 80%
ESPECIFICACIÓN PARA EJECUTAR LA MEDIDA: El contratista deberá contar con un programa de mantenimiento preventivo a toda la maquinaria y vehículo que este en uso al momento de llevar la construcción del camino.		
RESULTADOS		
Observaciones:		
PRODUCTOS ESPERADOS		
Anexo fotográfico:	Bitácora de mantenimiento:	Ubicación espacial de sitios:

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular “Porvenir Ballesteros” Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Componente ambiental: Suelo.		
Impacto ambiental: Generación de residuos sólidos.		
Beneficio esperado: Evitar la acumulación y mal manejo de residuos sólidos.	Indicadores: Es su caso, Número de veces que se incineran los residuos. Número sanitarios portátiles instalados (al menos uno por cada 25 empleados). Número de trabajadores. Número de veces al mes que se depositan los residuos sólidos en los sitios temporales.	Umbrales: Índice de cumplimiento: 80% Índice aceptable: 80 % Umbral inadmisibile: Menos del 80%
Especificación para ejecutar la medida: Supervisión en campo, número de contenedores por frente de trabajo.		
Resultados		
Actividad	Número	
Sanitarios		
Trabajadores por sanitario		
Contenedores de residuos sólidos (basureros, bodegas).		
Traslado de contenedores a sitios de disposición final (mes).		
Observaciones:		
Productos esperados		
Anexo fotográfico:	Bitácora:	Ubicación espacial de sitios: Reportes ordinarios y extraordinarios

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

Contaminacion y degradacion del suelo a causa de derrame accidental o fuga de hidrocarburos.		Componente ambiental: Contaminación del suelo. Impacto ambiental: Contaminacion y degradacion del suelo a causa de derrame accidental o fuga de hidrocarburos.		
Beneficio esperado: Evitar derrame y fuga de combustibles. Realizar procedimientos correspondientes de limpieza de sitio de derrame.	Indicadores: Volumen de suelo o agua afectado no cuantificable. Cuantificación de área afectada. Cuantificación de volumen de hidrocarburo derramado o fugado.	Umbrales: índice de cumplimiento: 80%. Índice aceptable: 80 %. Umbral inadmisibile: Menos del 80%.		
Especificación para ejecutar la medida:				
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento óptimo de contenedores de combustible para evitar derrames y fugas. • Plan o programa de manejo de combustibles. • Supervisión en área de maniobras de maquinaria y/o vehiculos. • Supervisión de área de mantenimiento de maquinaria y equipo y si cuentan con area de almacenamiento temporal de residuos. 				
Resultados				
Tramo donde se registró derrame o fuga de combustible	Fecha	Coordenadas	Causas	Medidas de contención utilizadas
Productos esperados				
Anexo fotográfico:	Bitácora:	Ubicación espacial de sitios: Reportes ordinarios y extraordinarios		

IX. Identificación de los instrumentos metodológicos y elementos técnicos que sustentan la información señalada en las fracciones anteriores

IX.1 Formatos de presentación

Manifestación de impacto modalidad particular en formato impreso y CD con consulta pública.

Resumen del MIA particular impreso y CD

IX.2 Otros anexos

Anexo 1 Documentación Legal (Certificada)

Anexo 2. Cartografía, planos, coordenadas en digital formato excel

Anexo 3. Análisis de agua

Anexo 4. Bibliografía

- Alfaro Sánchez, G. 2004. Suelos. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones- Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM-Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México, pp. 55-65.
- Allen-Sibley, D. 2000. The Sibley Guide to Birds. National Audubon Society. Ed. Knopf. Nueva York 544 p.
- Álvarez, T., S. T. Álvarez-Castañeda y J. C. López Vidal. 1994. Claves para Murciélagos Mexicanos. Instituto Politécnico Nacional, México. 85 p.
- Aranda, M. 2000. Huellas y otros rastros de los mamíferos grandes y medianos de México. Instituto de Ecología, A.C. México. 212 p.
- Arroyave, M.P, C. Gómez, M.E. Gutiérrez, D.P. Múnera, P.A. Zapata, I.C. Vergara, L.M. Andrade y K. Ramos. 2006. "Impacto de las carreteras sobre la fauna silvestre y sus principales medidas de manejo", Medellín 45-57.
- Briones-Salas, M. y V. Sánchez-Cordero. 2004. Mamíferos. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México, pp. 423-447.
- Campos-Díaz, J.L. 1993. Claves para la determinación de los pinos mexicanos. Universidad Autónoma Chapingo. Mexico, 70 p.
- Casal, J. y E. Mateu. 2003. Tipos de muestreo. Rev. Epidem. Med. Prev. 1: 3-7.
- Casas-Andreu, G., F.R. Méndez-de la Cruz y X. Aguilar-Miguel. 2004. Anfibios y reptiles. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM-Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza- World Wildlife Fund, México, pp. 375-390.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

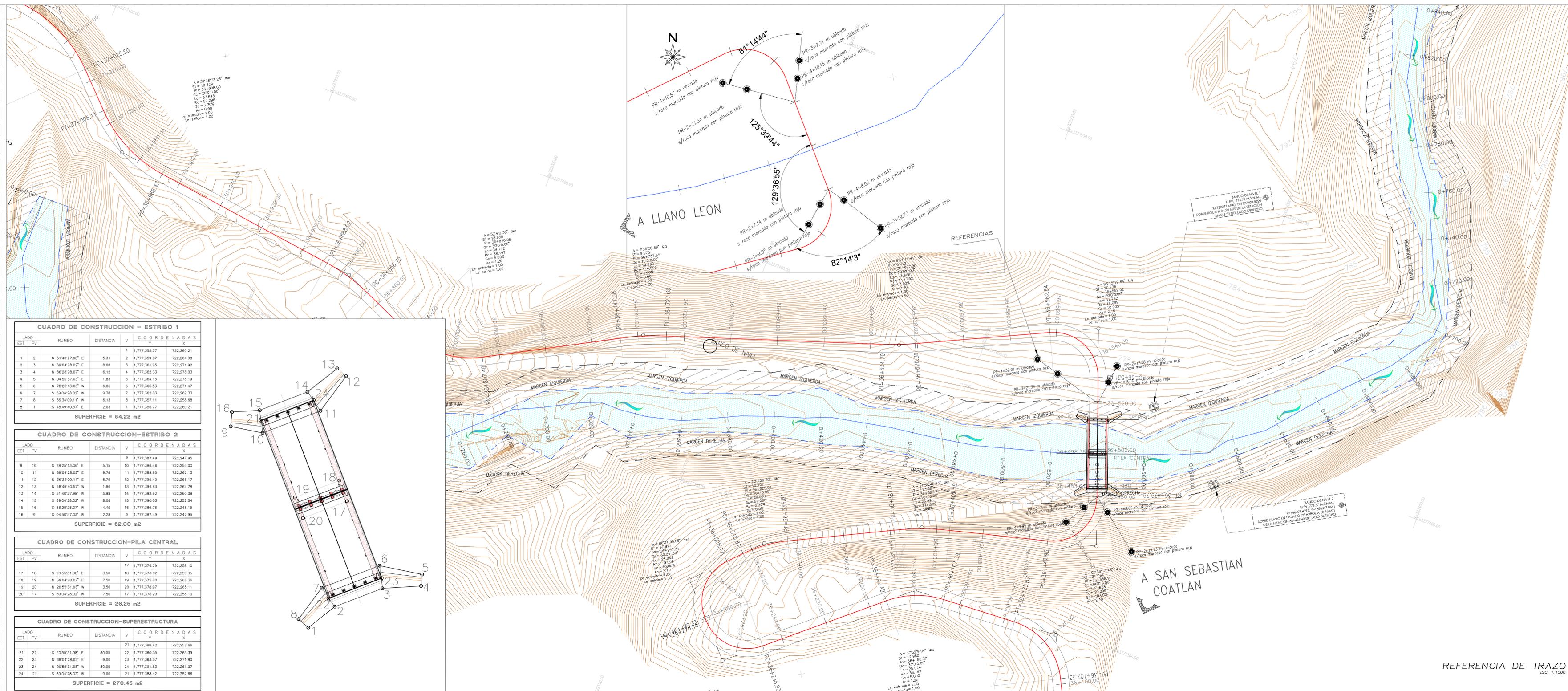
- Centeno-García, E. 2004. Configuración geológica del estado. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM-Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México, pp. 29-42.
- Chao, A. and Shen, T.-J. (2010) Program SPADE (Species Prediction And Diversity Estimation). Program and User's Guide published at <http://chao.stat.nthu.edu.tw>. (You can download the pdf files of all relevant papers directly from the above website.)
- Colwell, R.K. 2005. EstimateS: Statistical estimation of species richness and shared species from samples. Version 7.5. User's Guide and application published at: <http://viceroy.eeb.uconn.edu/EstimateS>.
- Cunningham, P., 2015. Global Mapper. Portland: Blue Marble Geographics.
- Del Castillo, R.F., J.A. Pérez de la Rosa, G. Vargas Amado y R. Rivera García. 2004. Coníferas. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM-Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México, pp. 141-158.
- DOF, Diario Oficial de la Federación. 2017. Cuarta Sección-Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Lunes 4 de septiembre de 2017.
- Farjon, A. 2017. A handbook of the world's conifers. Leiden-Boston. USA, 1153 p.
- Flores-Villela, O., F. Mendoza-Quijano y G. Gonzáles-Porter. 1995. Recopilación de claves para la identificación de anfibios y reptiles de México. Publ. Esp. Mus. Zool., México, 10: 1-285.
- García, E. 2004. Modificaciones al sistema de clasificación climática de Köppen. Serie Libros no.6. Instituto de Geografía-Universidad Nacional Autónoma de México. México, 90 p.
- García-Grajales, J. 2008. Herpetología — Notas para el estudio de los anfibios y reptiles en Oaxaca. Ciencia y Mar. 12(34): 47-56.
- García-Mendoza, A. y J.A. Meave. 2011. Diversidad florística de Oaxaca: de musgos a angiospermas (colecciones y lista de especies). Universidad Nacional Autónoma de México- Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. México, 352 p.
- González-Villareal, R. y A.G. Banderas-Tarabay. 2015. Metodologías para el cálculo de caudales ecológicos y ambientales en ríos regulados por presas. Instituto Mexicano de Tecnología del Agua. México, 262 p.
- Hall, R. E. 1981. The mammals of North America. John Wiley and Sons, Vol. 1. New York. Vol. 1. XV+ 600+90 p.
- Hammer, Ø., D.A.T. Harper y P.D. Ryan. 2001. PAST: Paleontological Statistical Software package for education and data analysis. Paleontologia electrónica 4(1): 9. <http://folk.uio.no/ohammer/past/>
- Howell, S. N. G. y S. Webb. 1995. A Guide to the Birds of Mexico and Northern Central America. Oxford University Press. New York. USA. 851p.
- INEGI. 2020. Simulador de Flujos de Agua SIATL Ver. 3.2 Recuperado de: http://antares.inegi.org.mx/analisis/red_hidro/siatl/
- Jost, L. 2006. Entropy and diversity. Oikos 113:363-375.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

- Köhler, G. 2003. Reptiles of Central America. Herpeton Verlag, Germany, 367 pp.
- Köhler, G. 2011. Amphibians of Central America. Herpeton Verlag, Germany, 374 pp
- Koleff, P., K. Gaston y J. Lennon. 2003. Measuring beta diversity for presence-absence data. *Journal of Animal Ecology* 72:367-382.
- Lambarri Martínez, C. y H. Espinosa Pérez. 2018. Métodos de colecta y preservación de peces. Manual de campo y laboratorio. Instituto de Biología-UNAM, México, 26 p.
- Larsen, R. J., K. A. Boegler, H. H. Genoways, W. P. Masefield, R. A. Kirsch y S. C. Pedersen. 2007. Mist netting bias, species accumulation curves, and the rediscovery of two bats on Montserrat (Lesser Antilles). *Acta Chiropterologica* 9:423- 435.
- Lavariega, M. C.; Martín-Regalado, N; Gómez-Ugalde, R. M.2012. Mamíferos del centro-occidente de Oaxaca, México. *THERYA* 3(3):349-370
- Magurran, A. E. 1988. Ecological diversity and its measurement. Princeton University Press, New Jersey, 179 pp.
- Martínez Ramírez, E., I. Doadrio Villarejo y A. de Sostoa Fernández. 2004. Peces continentales. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México, pp. 357-373.
- Martín-Regalado, N., Lavariega, M. C., Gómez-Ugalde, R. M. & Rodríguez-Pérez, C., 2016. Anfíbios y reptiles de la sierra de Cuatro Venados, Oaxaca, México. *Arxius de Miscel·lània Zoològica*, 14: 217-232.
- Medellín, R. A., H. Arita y O. Sánchez. 1997. Guía de Identificación de los Murciélagos de México. Comisión Nacional para el Conocimiento de la Biodiversidad. México. 83 p.
- Miller, R.R., W.L. Minckley y S.T. Norris. 2009. Peces dulceacuícolas de México. Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. 601 pp.
- Miranda F. y E. Hernández-X. 1963. *Boletín de la Sociedad Botánica de México* 28: 29-179.
- Moreno, C. E. 2001. Métodos para medir la biodiversidad. M&T-Manuales y Tesis SEA, vol. 1. Zaragoza, 84 pp.
- Navarro S., A. AICA: 192, Cerro de Oro. En: Benítez, H., C. Arizmendi y L. Marquez. 1999. Base de Datos de las AICAS. CIPAMEX, CONABIO, FMCN, y CCA. (<http://www.conabio.gob.mx> .México).
- O'Farrell, M.J. y Gannon, W. L. 1999. A comparison of acoustic versus capture techniques for the inventory of bats. *Journal of Mammalogy* 80:24-30.
- Ortiz Pérez, M.A., J.R. Hernández Santana y J.M. Figueroa Mah-Eng. 2004. Reconocimiento fisiográfico y geomorfológico. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), Biodiversidad de Oaxaca. Instituto de Biología, UNAM-Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México, pp. 43-54.

Manifestación de impacto Ambiental en su modalidad particular de la obra: Puente vehicular "Porvenir Ballesteros" Camino: San Sebastián Coatlán – El porvenir Ballesteros – Llano León. Tramo: Del Km.36+483.63 al 36+513.08, Ubicado: Km. 36+498.36, Municipio: San Sebastian Coatlán, Oaxaca.

- Otzen, T. y C. Manterola. 2017. Técnicas de muestreo sobre una población a estudio. *Int. J. Morphol.*, 35(1):227-232.
- Paulo-Maya, J., Lozano-Ramos, T. y E. Soto-Galera. 2011. Actualización del inventario de peces dulceacuícolas del río Papaloapan. Instituto Politécnico Nacional. Escuela Nacional de Ciencias Biológicas. Informe final SNIB-CONABIO proyecto No. FM017. México D. F.
- Pérez Lustre, M., R. G. Contreras Díaz y A Santos-Moreno. 2006. Mamíferos del bosque mesófilo de montaña del municipio de San Felipe Usila, Tuxtepec, Oaxaca, México. *Revista Mexicana de Mastozoología* 10:29-40.
- Peterson, R. T. y E. L. Chaliff. 1973. *A Field Guide to Mexican Birds*. Houghton Mifflin Co. Boston.
- Ralph, C.J., G.R. Geupel, P. Pyle, T.E. Martin, D.F. DeSante y B. Milá. 1996. Manual de métodos de campo para el monitoreo de aves terrestres. United States Department of Agriculture-Forest Service-Pacific Southwets Research Station. U.S. 46 p.
- Reid, F.A. 1997. *A field guide to the mammals of Central America and southeast Mexico*. New York: Oxford University Press. 334 p.
- Rzedowski, J., 2006. *Vegetación de México*. 1ra. Edición digital, Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad, México, 504 pp.
- SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. 2018. Sistema de Información Geográfica para la Evaluación del Impacto Ambiental (SIGEIA). Recuperado de: <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/sistema-de-informacion-geografica-para-la-evaluacion-del-impacto-ambiental-sigeia> el día 01 de julio de 2010.
- SGN, Servicio Geológico Nacional. 2017. Rocas. Recuperado de: <https://www.sgm.gob.mx/Web/MuseoVirtual/Rocas/Introduccion-rocas.html> el día 01 de julio de 2010.
- Stein, J., D. Binion y R. Acciavatti. 2003. *Field Guide to Native Oak Species of Eastern North America*. United States Department of Agriculture- Forest Service. USA, 161 p.
- Salas Morales, S.H., A. Saynes Vásquez y L. Schibli. 2003. Flora de la costa de Oaxaca, México: lista florística de la región de Zimatán. *Boletín de la Sociedad Botánica de México*, 72: 21-58.
- Salas Morales, S.H., L. Schibli, A. Nava-Zafra y A. Saynes Vásquez. 2007. Flora de la costa de Oaxaca, México (2): lista florística comentada del parque nacional Huatulco. *Boletín de la Sociedad Botánica de México*, 81: 101-130.
- Valencia Ávalos, S. y K.C. Nixon. 2004. Encinos. En: A.J. García-Mendoza, M.J. Ordóñez y M. Briones-Salas (eds.), *Biodiversidad de Oaxaca Instituto de Biología, UNAM-Fondo Oaxaqueño para la Conservación de la Naturaleza-World Wildlife Fund, México*, pp. 219- 225.
- Zar, H. H. 1999. *Biostatistical Analysis*. 4ª. ed. Prentice Hall, Upper Saddle River, New Jersey. xii+663+212+11+23 p.
- Zavala-Chaves, F. 1989. *Identificación de encinos de México*. Universidad Autónoma Chapingo. México, 61 p.



DATOS DE LA CUENCA :

ÁREA DE LA CUENCA	86.97 Km ²
LONGITUD TOTAL DEL CAUCE	20.907 Km
PENDIENTE MEDIA DEL CAUCE	2.97 %

DATOS HIDRÁULICOS SITIO DE CRUCE:

ÁREA HIDRÁULICA	30.02 m ²
PERÍMETRO MOJADO	28.19 m
VELOCIDAD	1.99 m/seg
GASTO	489.44 m ³ /Seg
ELEVACION DEL NADI	774.281 m

SIMBOLOGIA :

	EJE DE PROYECTO		BANCO DE NIVEL
	EJE DEL CAUCE		HOMBROS DE PROYECTO
	NIVEL DEL NADI		CERCA
	BARDA		ÁREA INUNDADA T=5 AÑOS
	CASAS		TERRENOS FEDERALES

SUPERFICIES PERMANENTES DEL PROYECTO:

ÁREA DE APOYO EN ESTRIBO 1	64.22 m ²
ÁREA DE APOYO EN ESTRIBO 2	62.00 m ²
ÁREA DE APOYO DE PILA CENTRAL	26.25 m ²
ÁREA DE SUPER ESTRUCTURA	270.45 m ²
ÁREA EN ESTUDIO DEL CAUCE CON TR=5 AÑOS (EN 600 M DE RIO)	15.528.53 m ²
ÁREA EN ESTUDIO DE TERRENO FEDERAL (EN 860 M DE RIO)	17.375.98 m ²

CUADRO DE CONSTRUCCION - ESTRIBO 1

LADO	EST	PV	RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
						Y	X
1	2	N 51°40'27.98"	E	5.31	1	1,777,355.77	722,260.21
2	3	N 69°04'28.02"	E	8.08	3	1,777,351.95	722,271.92
3	4	N 86°28'28.07"	E	6.12	4	1,777,362.33	722,278.03
4	5	N 04°50'57.03"	E	1.83	5	1,777,364.15	722,278.19
5	6	N 78°25'13.06"	E	6.86	6	1,777,365.53	722,271.47
6	7	S 69°04'28.02"	W	9.78	7	1,777,362.03	722,262.33
7	8	S 36°34'09.11"	W	6.13	8	1,777,357.11	722,258.68
8	1	S 48°49'40.57"	E	2.03	1	1,777,355.77	722,260.21

SUPERFICIE = 64.22 m²

CUADRO DE CONSTRUCCION-ESTRIBO 2

LADO	EST	PV	RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
						Y	X
9	10	S 78°25'13.06"	E	5.15	10	1,777,387.49	722,247.95
10	11	N 69°04'28.02"	E	9.78	11	1,777,389.95	722,262.13
11	12	N 36°34'09.11"	E	6.79	12	1,777,393.40	722,266.17
12	13	N 48°49'40.57"	E	1.86	13	1,777,396.63	722,264.78
13	14	S 51°40'27.98"	E	5.98	14	1,777,392.92	722,260.08
14	15	S 69°04'28.02"	W	8.08	15	1,777,390.03	722,252.54
15	16	S 86°28'28.07"	W	4.40	16	1,777,389.76	722,248.15
16	9	S 04°50'57.03"	E	2.28	9	1,777,387.49	722,247.95

SUPERFICIE = 62.00 m²

CUADRO DE CONSTRUCCION-PILA CENTRAL

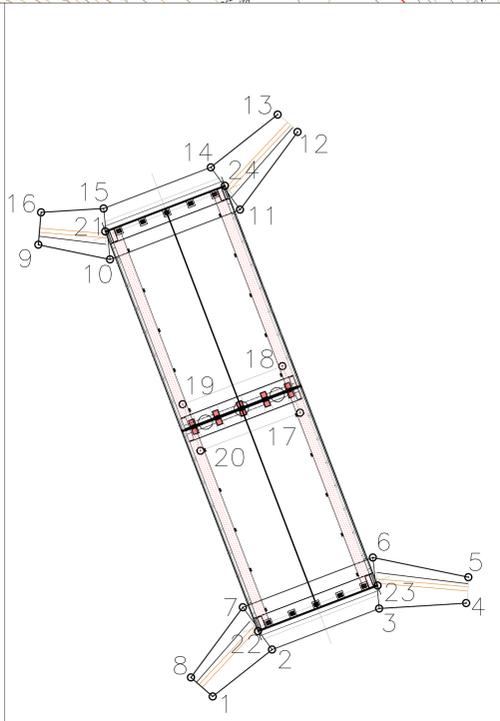
LADO	EST	PV	RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
						Y	X
17	18	S 20°55'31.98"	E	3.50	18	1,777,376.29	722,258.10
18	19	N 69°04'28.02"	E	7.50	19	1,777,373.02	722,259.35
19	20	N 20°55'31.98"	E	3.50	20	1,777,378.97	722,265.11
20	17	S 69°04'28.02"	W	7.50	17	1,777,376.29	722,258.10

SUPERFICIE = 28.25 m²

CUADRO DE CONSTRUCCION-SUPERESTRUCTURA

LADO	EST	PV	RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
						Y	X
21	22	S 20°55'31.98"	E	30.05	21	1,777,388.42	722,252.66
22	23	N 69°04'28.02"	E	9.00	23	1,777,363.57	722,263.39
23	24	N 20°55'31.98"	E	30.05	24	1,777,391.63	722,261.07
24	21	S 69°04'28.02"	W	9.00	21	1,777,388.42	722,252.66

SUPERFICIE = 270.45 m²



RAZON SOCIAL:
SUPERVISIÓN Y LABORATORIO DE OBRAS CIVILES GROSMA, S.A. DE C.V.

PROYECTO: CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS"

APROBÓ: ING. EDNA C. CONTRERAS VASQUEZ ADMINISTRADORA ÚNICA

DESCRIPCION: CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS"

CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN

TRAMO: DEL KM 36+483.83 AL KM 36+513.08

KM: 36+498.36

PLANO DE: DELIMITACION DE ZONA FEDERAL

LUGAR Y FECHA: OAXACA DE JUAREZ, SEPTIEMBRE 2020

ESCALA: LA QUE SE INDIQUE

BLANCO No. 1 DE 1.

REVISÓ Y VALIDÓ: SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CENTRO SCT OAXACA

REVISÓ: RESIDENTE DE OBRA

APROBÓ: ENC. DE LA RESIDENCIA GRAL. DE CARRETERAS ALIMENTADORAS ZONA ORIENTE

ARG. ANTONIO ARTURO SÁNCHEZ ROBLÉS

ING. JORGE ALBERTO LÓPEZ VALENCIA

Vo. Bo. Jefe de la Unidad General de Servicios Técnicos: ING. FABIAN MARTÍNEZ MOLINA CED. PROF. 502639

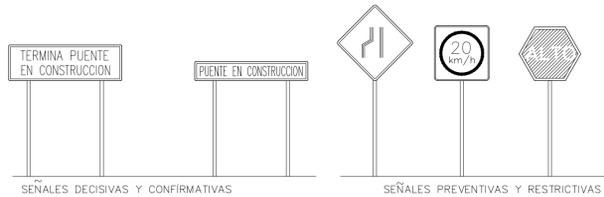
Vo. Bo. Subdirector de Obras: ING. DAVID PABLO SÁNCHEZ SOLÍS

Autorizó Director General del Centro SCT Oaxaca: ING. JOSÉ LUIS CHIDA PARDÓ

PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO

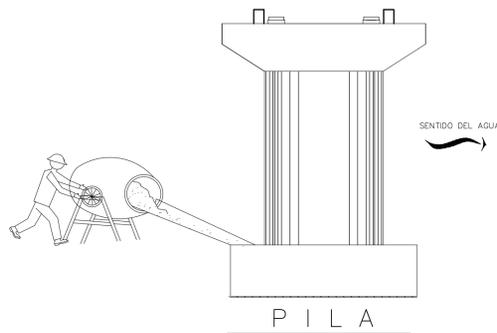
ETAPA I: TRABAJOS PRELIMINARES (SEÑALAMIENTO DE PROTECCIÓN)

1.- ANTES DE INICIAR CUALQUIER TRABAJO DEBERÁN SER COLOCADOS TODOS LOS ELEMENTOS Y DISPOSITIVOS REQUERIDOS DEL SEÑALAMIENTO DE PROTECCIÓN DE OBRA.



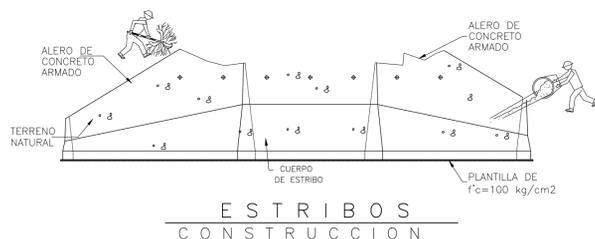
I.1.-CONSTRUCCIÓN DE APOYOS (PILA).

- 1.- EXCAVACION EN AGUA PARA LA CONSTRUCCIÓN EN ZONA DE PILA HASTA LLEGAR AL NIVEL DESPLANTE DE ACUERDO A LO INDICADO EN LOS PLANOS DEL PROYECTO.
NOTA: ESTOS TRABAJOS PROCURAR REALIZARLOS EN EPOCA DE ESTIAJE.
- 2.- NIVELACION DEL TERRENO PARA CONSTRUCCIÓN DE CIMENTACION.
- 3.- HABILITADO Y ARMADO DE ACERO PARA ZAPATA Y CUERPO DE LA PILA.
- 4.- COLADO DE CONCRETO EN ZONAS DE CONSTRUCCIÓN DE ZAPATA Y CUERPO.
- 5.- UNA VEZ ALCANZADA LA RESISTENCIA A COMPRESION DE DISEÑO DE CONCRETO SE RETIRARA LA CIMBRA.
- 6.- HABILITADO Y ARMADO DE ACERO PARA CABEZAL DE LA PILA.
- 7.- COLADO DE CONCRETO EN ZONAS DE CONSTRUCCIÓN DE CABEZAL DE LA PILA.
- 8.- UNA VEZ ALCANZADA LA RESISTENCIA A COMPRESION DE DISEÑO DE CONCRETO SE RETIRARA LA CIMBRA.



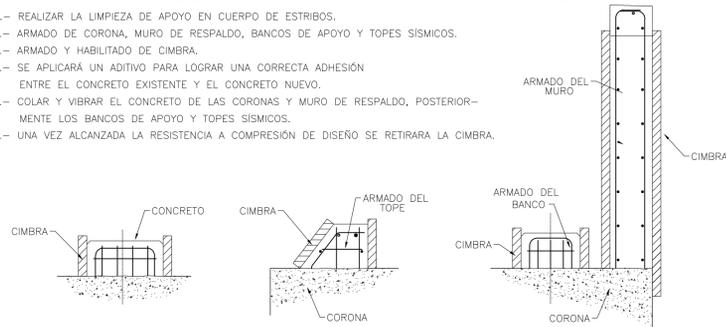
I.2.-CONSTRUCCIÓN DE APOYOS (ESTRIBOS).

- 1.- LIMPIEZA Y DESPALME DEL TERRENO NATURAL.
- 2.- EXCAVACION PARA LA CONSTRUCCIÓN EN ZONA DE ESTRIBOS HASTA LLEGAR AL NIVEL DESPLANTE DE ACUERDO A LO INDICADO EN LOS PLANOS DEL PROYECTO.
NOTA: ESTOS TRABAJOS PROCURAR REALIZARLOS EN EPOCA DE ESTIAJE.
- 3.- NIVELACION DEL TERRENO PARA CONSTRUCCIÓN DE CIMENTACION.
- 4.- HABILITADO Y ARMADO DE CIMBRA.
- 5.- COLADO DE CONCRETO EN ZONAS DE CONSTRUCCIÓN DE ESTRIBOS.
- 6.- UNA VEZ ALCANZADA LA RESISTENCIA A COMPRESION DE DISEÑO DE CONCRETO SE RETIRARA LA CIMBRA.
- 7.- REALIZAR EL RELLENO Y COMPACTACION EN ZONA POSTERIOR DE ESTRIBOS.



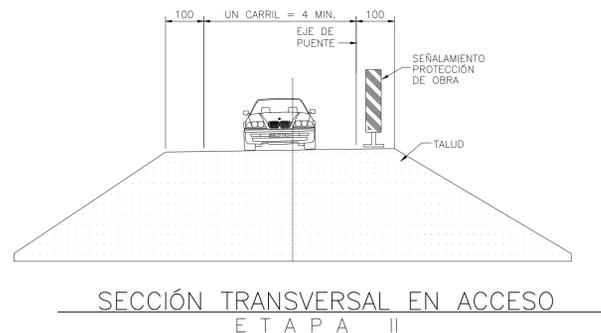
II.-CONSTRUCCIÓN DE CORONAS Y MUROS DE RESPALDO

- 1.- REALIZAR LA LIMPIEZA DE APOYO EN CUERPO DE ESTRIBOS.
- 2.- ARMADO DE CORONA, MURO DE RESPALDO, BANCOS DE APOYO Y TOPES SISMICOS.
- 3.- ARMADO Y HABILITADO DE CIMBRA.
- 4.- SE APLICARÁ UN ADITIVO PARA LOGRAR UNA CORRECTA ADHESIÓN ENTRE EL CONCRETO EXISTENTE Y EL CONCRETO NUEVO.
- 5.- COLAR Y VIBRAR EL CONCRETO DE LAS CORONAS Y MURO DE RESPALDO, POSTERIORMENTE LOS BANCOS DE APOYO Y TOPES SISMICOS.
- 6.- UNA VEZ ALCANZADA LA RESISTENCIA A COMPRESION DE DISEÑO SE RETIRARA LA CIMBRA.



III.-CONSTRUCCIÓN DE TALUDES Y ACCESOS

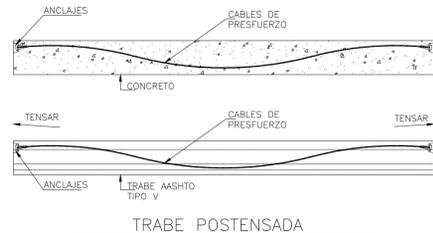
- 1.- COLOCACION DE TERRAPLEN.
- 2.- COLOCACION DE MATERIAL PARA DREN.
- 3.- COMPACTACION Y AFINAMIENTO DE CAPA DE RODADURA.



IV.-CONSTRUCCIÓN DE TRABES POSTENSADAS.

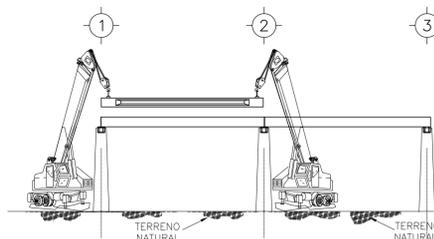
LA FABRICACION DE TRABES SE REALIZARA EN UN PATIO CERCANO A LA OBRA. REALIZAR SIMULTANEAMENTE CON LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN DE SUBESTRUCTURA.

- 1.- HABILITADO Y ARMADO CIMBRA.
- 2.- HABILITADO Y ARMADO DEL ACERO DE REFUERZO DE LAS TRABES.
- 3.- COLOCAR DUCTOS Y ANCLAJES PARA LOS CABLES DE PRESFUERZO DE LAS TRABES.
- 4.- COLADO Y VIBRADO DEL CONCRETO DE LAS TRABES DEJANDO LAS PREPARACIONES PARA CAJAS DE TENSADO.
- 5.- INSTALACION Y TENSADO DE CABLES DE PRESFUERZO UNA VEZ ALCANZADA LA RESISTENCIA A LA COMPRESION INDICADA EN EL PLANO E-04
- 6.- SELLAR CAJAS DE ANCLAJE.



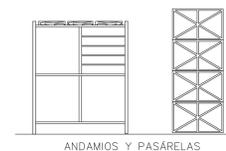
V.-MONTAJE DE TRABES

- 1.- LIMPIEZA EN ZONA DE CORONAS DE ESTRIBOS.
- 2.- COLOCAR LOS APOYOS DE NEOPRENO.
- 3.- MONTAJE DE TRABES PREFABRICADAS AASHTO TIPO III.



VI.-CONSTRUCCIÓN DE LOSAS Y DIAFRAGMAS

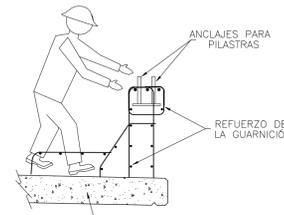
- 1.- PARA REALIZAR LOS TRABAJOS, SE REQUIERE QUE PREVIAMENTE SEAN HABILITADOS ANDAMIOS, PASARELAS Y CUALQUIER OTRO DISPOSITIVO O EQUIPO QUE PERMITA EL ACCESO A LAS ZONAS EN DONDE SE VA A TRABAJAR.
- 2.- UNA VEZ QUE SE HAYA COLOCADO LA TRABE, ESCARIFICAR EL AREA DE CONTACTO EN ZONA DE DIAFRAGMAS.
- 3.- REALIZAR LAS PERFORACIONES CORRESPONDIENTES EN LAS TRABES AASHTO PARA EL PASO DE LOS CABLES PARA EL PRESFUERZO.
- 4.- HABILITADO Y ARMADO DEL ACERO DE REFUERZO PARA DIAFRAGMAS EN ZONAS DE AMPLIACION.
- 5.- INSTALACION DE DUCTOS Y ANCLAJES PARA CABLES DE PRESFUERZO DE DIAFRAGMAS, ADEMÁS DE LAS PREPARACIONES PARA LA COLOCACION DEL PRESFUERZO.
- 6.- HABILITADO Y ARMADO DE CIMBRA PARA DIAFRAGMA Y LOSA.
- 7.- HABILITADO Y ARMADO DEL ACERO DE REFUERZO DE LA AMPLIACION DE LOSA DEJANDO LAS PREPARACIONES PARA LA GUARNICION, BANQUETA Y REMATES.
- 8.- TAMBIÉN SE DEBEN DE DEJAR LAS RESERVACIONES PARA LA JUNTA DE CALZADA Y LOS DRENES.
- 9.- SE APLICARÁ UN ADITIVO PARA UNIR CONCRETO NUEVO CON CONCRETO VIEJO.



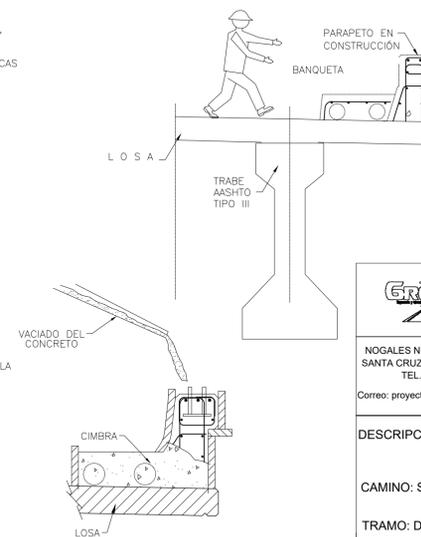
- 10.- REALIZAR EL COLADO MONOLITICAMENTE ENTRE DIAFRAGMAS Y LOSA DANDO LE A ESTA LAS PENDIENTES CORRESPONDIENTES.
- 11.- DEJAR LAS PREPARACIONES PARA CAJAS DE TENSADO.
- 12.- RETIRAR CIMBRA.
- 13.- ALCANZADA LA RESISTENCIA DEL CONCRETO EN LA LOSA COLOCAR Y TENSAR LOS CABLES DE PRESFUERZO DE LOS DIAFRAGMAS.
- 14.- CORTE DE TORON EXCEDENTE (PUNTAS) Y POSTERIOR SELLADO DE LAS CAJAS DE LOS ANCLAJES.

VII.-CONSTRUCCIÓN DE GUARNICIONES, PARAPETOS Y BANQUETA

- 1.- HABILITADO Y ARMADO DEL ACERO DE REFUERZO DE LAS GUARNICIONES, BANQUETAS Y REMATES DE PARAPETOS.
- 2.- COLOCAR Y NIVELAR LAS ANCLAS QUE QUEDARÁN AHOGADAS Y LAS PLACAS PARA LA COLOCACION DEL PARAPETO METALICO.



- 3.- CIMBRAR Y COLAR GUARNICIONES, BANQUETAS Y REMATES.
- 4.- UNA VEZ QUE EL CONCRETO DE LOS ELEMENTOS ANTERIORES TENGAN LA RESISTENCIA REQUERIDA, SE COLOCARÁ EL PARAPETO METALICO.
- 5.- ARMADO Y HABILITADO DE LAS PILASTRAS Y LOS TUBOS DEL PARAPETO.
- 6.- DESPUÉS DE COLOCADO TODO EL PARAPETO METALICO SE LE APLICARÁ UNA CAPA DE PINTURA ANTICORROSIVA Y OTRA CAPA FINAL DE PINTURA DE ACEITE COLOR AMARILLO SEMAFORO.
- 7.- SUMISTRO Y COLOCACION DE LA CAPA DE DESCASTE.

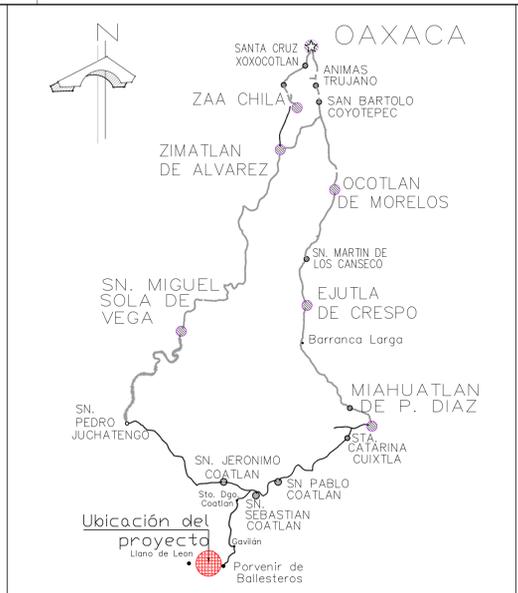


VIII.-OBRAS COMPLEMENTARIAS EN ACCESOS.

- 1.- COLOCACION DE DEFENSA METALICA.
- 2.- CONSTRUCCION DE LAVADEROS.
- 3.- PINTURA EN GUARNICION Y PILASTRAS.

IX.-TRABAJOS FINALES

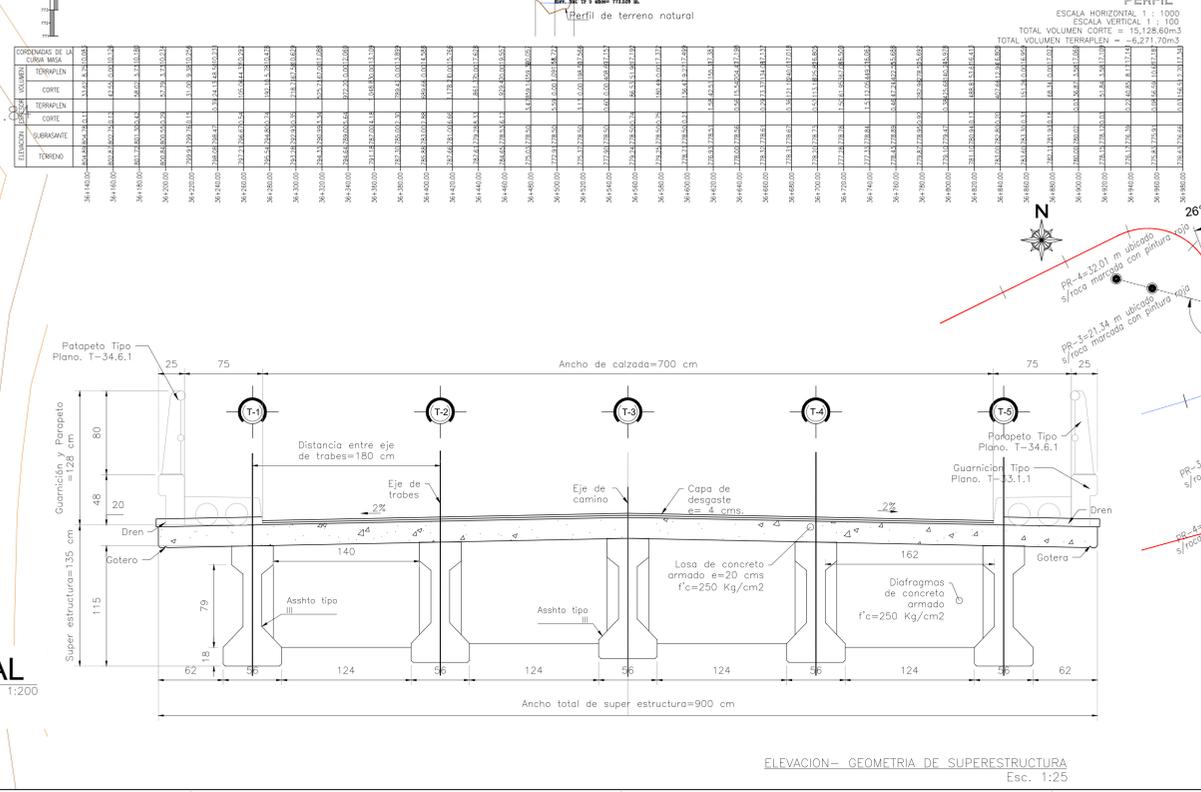
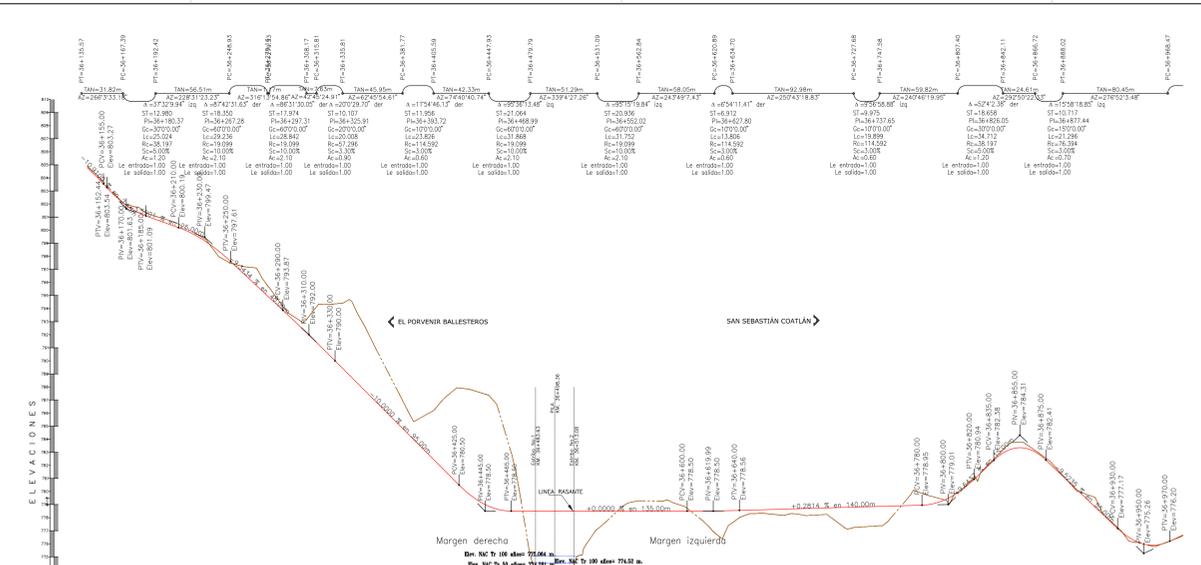
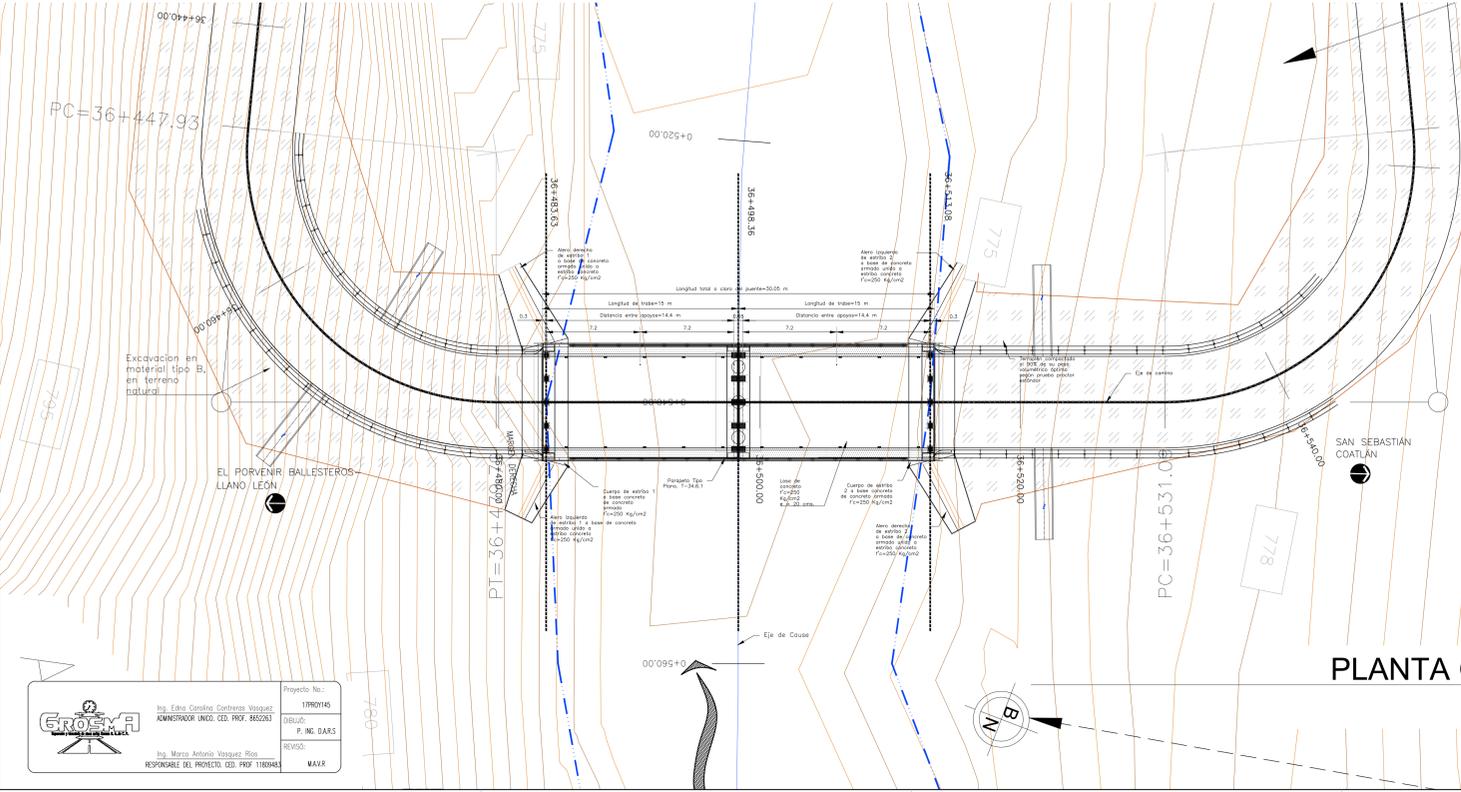
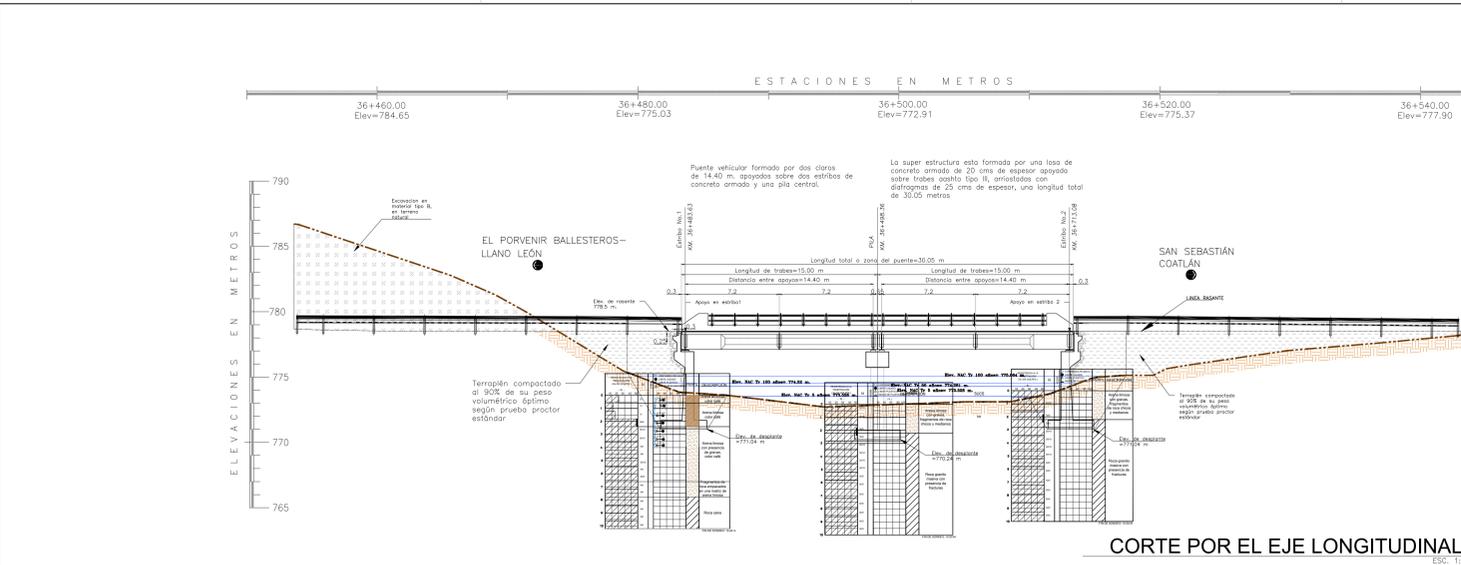
- 1.- COLOCACION DE SEÑALAMIENTO DEFINITIVO HORIZONTAL Y VERTICAL.
- 2.- LIMPIEZA GENERAL DEL PUENTE Y DE LA OBRA.
- 3.- UNA VEZ CONCLUIDAS TODAS LAS ACTIVIDADES ANTES MENCIONADAS, SE RETIRARÁ TODO EL SEÑALAMIENTO PREVENTIVO.
- 4.- APERTURA TOTAL DEL PUENTE A LA CIRCULACION VEHICULAR.



NOTAS GENERALES:

- 1.- ACOTACIONES EN CENTIMETROS, EXCEPTO EN LOS QUE SE INDIQUE OTRA UNIDAD.
- 2.- LOS DIBUJOS ESTÁN HECHOS SIN ESCALA.
- 3.- ANTES DE EMPEZAR LOS TRABAJOS, EL CONTRATISTA DEBERÁ VERIFICAR Y COMPLEMENTAR TODOS LOS NIVELES, COTAS Y DIMENSIONES.
- 4.- EL CONTRATISTA DEBE CONSULTAR AL PROYECTISTA PARA TODO CAMBIO AL RESPECTO.
- 5.- EL SISTEMA DE PLATAFORMA DE TRABAJO, SERÁ PROPUESTO POR EL CONTRATISTA Y DEBERÁ SER AUTORIZADO POR LA DEPENDENCIA.

		RAZON SOCIAL: SUPERVISION Y LABORATORIO DE OBRAS CIVILES GROSMA, S.A. DE C.V.	
NOGALES NUM. 10 COL. BRASIL, SANTA CRUZ XOXOCOTLAN, OAX. TEL.- 9513180141 Correo: proyectos.grosma@gmail.com		ING. MARCO ANTONIO VASQUEZ RIOS CEDULA. PROF. 11809483	ING. EDNA C. CONTRERAS VASQUEZ ADMINISTRADOR UNICO
PROYECTO		APROBÓ	
DESCRIPCION: CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS"			
CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN			
TRAMO: DEL KM 36+483.63 AL KM 36+513.08 KM: 36+498.36			
PLANO DE: PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO			
LUGAR Y FECHA: OAXACA DE JUAREZ, SEPTIEMBRE 2020		ESCALA: LA QUE SE INDIQUE	PLANO No. 10 DE 11. COTAS: METROS
		REVISÓ Y VALIDÓ SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CENTRO SCT OAXACA	
REVISÓ: RESIDENTE DE OBRA ARQ. ANTONIO ARTURO SÁNCHEZ ROBLES		APROBÓ: ENC. DE LA RESIDENCIA GRAL DE CARRETERAS ALIMENTADORAS ZONA ORIENTE ING. JORGE ALBERTO LÓPEZ VALENCIA	
Vo. Bo. JEFE DE LA UNIDAD GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS ING. FABIAN MARTINEZ MOLINA CED. PROF. 5826399		Vo. Bo. SUBDIRECTOR DE OBRAS ING. DAVID PABLO SANCHEZ SOLÍS	
		AUTORIZÓ DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO SCT OAXACA ING. JOSE LUIS CHIDA PARDO	



LISTA DE PLANOS

- E-01 PLANO GENERAL
- E-02 PLANOS DE LOSAS Y DIAFRAGMAS
- E-03 PLANO DE BANQUETAS, GUARNICIONES Y PARAPETOS
- E-04 PLANO DE TRABES ASHTO TIPO III
- E-05 PLANO DE ESTRIBO 1
- E-06 PLANO DE ESTRIBO 2
- E-07 PLANO DE PILA
- E-08 PLANO DE ACCESOS
- E-09 PLANO DE AFECTACIONES
- E-10 PLANO DE PROCESO CONSTRUCTIVO
- E-11 PLANO DE SEÑALAMIENTO Y PROTECCION DE OBRA

DATOS HIDRAULICOS

DATOS DE LA CUENCA:
AREA DE LA CUENCA: 56.87 Km²
LONGITUD TOTAL DEL CAUCE: 20.907 Km
PENDIENTE MEDIA DEL CAUCE: 2.97 ‰

GASTOS:
PERIODO DE RETORNO DE 50 AÑOS
PARA AREAS DE CUENCAS GRANDES EL METODO MAS CONFIBLE ES EL DE HIDROGRAMA TRIANGULAR POR LO QUE SE TOMA COMO GASTO DE DISEÑO GASTO DE DISEÑO:
59.60 m³/Seg.
ELEVACION DEL NADI: 774.281 m

DATOS HIDRAULICOS SITIO DE CRUCE:
PERIODO DE RETORNO DE 50 AÑOS: 30.02 m²
AREA HIDRAULICA: 31.15 m²
VELOCIDAD: 1.99 m/Seg.
ESPEJO DE AGUA: 59.60 m³/Seg.
GASTO QUE PASA: 774.281 m³/Seg.
ELEVACION DEL NADI: 774.281 m

RESUMEN DE MATERIALES

I. Losas, Diafragmas, Guarnición y parapetos.

Material	Cantidad	Unidad
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en remate de parapeto	3.30	m ³
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en guarnición	14.90	m ³
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en banquetas	16.20	m ³
Acero fy= 4200 Kg/cm ² en remate de parapeto	380.00	kg
Acero fy= 4200 Kg/cm ² en banquetas, guarnición	3.374	kg
Acero estructural A-36, fy=250 Kg/cm ² en pilastros	1,428.00	kg
Pernos de 1" de diametro	168.00	pezos
Tubo de acero ced 40 diametro nominal 3" y juntas de 2 1/2"	843.20	kg
Tubo de acero ced 40 diametro nominal 2" y juntas de 1 1/2"	403.00	kg
Pintura primaria en superficies de concreto	173.00	m ²
Pintura primaria en superficies metalicas	50.00	m ²
Tubo de cartón comprimido de 21 cm de diametro	163.00	m ³
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en diafragmas	11.90	m ³
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en losas	72.00	m ³
Acero fy=4200 Kg/cm ² en diafragmas	2,232.00	kg
Acero fy=4200 Kg/cm ² en losas	12,772.00	kg
Ducto de plastico (3") para drenes	24	pezos
Concreto f'c=250 Kg/cm ² en capa de desgaste	11.20	m ³

II. Trabe Ashto tipo III (10 trabes)

Material	Cantidad	Unidad
Concreto f'c=300 Kg/cm ²	59.80	m ³
Acero de refuerzo fy = 4200 Kg/cm ²	5,710	kg
Acero de refuerzo bajo relacion frg=19000 Kg/mm ² . (trabes y diafragmas)	2,200	kg
Anclajes vivos 12 T 13	20	pezos
Anclajes muertos 12 T 13	20	pezos
Cable casabel tipo galvanizado serie 6-37 con alma de acero #=1.60 cm.	50	kg
Ducto de plastico #6.5	296	mts

III. Estribos de concreto armado y pila central

Material	Cantidad	Unidad
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en corona y muro de respaldo, cuerpo de estribo, ménsula, aleros y zapatas.	260.37	m ³
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en corona y muro de respaldo, cuerpo de estribo, ménsula, aleros y zapatas.	47.21	m ³
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en banquetas de apoyo y topes sísmicos	1.44	m ³
Concreto f'c= 100 Kg/cm ² en planilla	7.95	m ³
Acero de refuerzo fy = 4200 Kg/cm ² en corona, muro de respaldo, cuerpo de estribo, ménsula, aleros y zapatas.	12,142	kg
Acero de refuerzo fy = 4200 Kg/cm ² en cabezal, cuerpo y zapatas de pila central	3,343	kg
Acero de refuerzo fy = 4200 Kg/cm ² en topes sísmicos y bancos	350.00	kg
Cartón asfaltado de 2 cm de espesor en losos de acceso	20.22	m ²
Excavación para estribos	788	m ³
Capa drenante de 30 cm de espesor, con material pétreo	28.70	m ³
Tubos Dren de 1 m de longitud y 4" de diametro	28.00	pezos
Releno para estribos	556.84	m ³

IV. Juntas

Material	Cantidad	Unidad
Junta de calzada tipo Mex-T-30	27	m

V. Apoyos

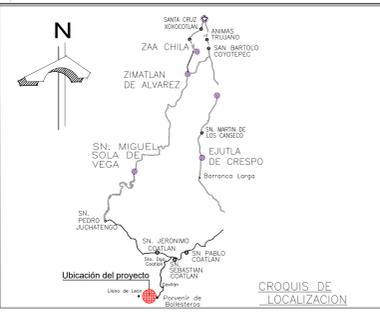
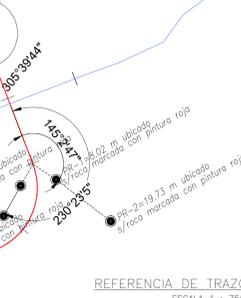
Material	Cantidad	Unidad
Apoyos en neopreno con dureza Shore 60	173.80	dm ²

VI. Acceso

Material	Cantidad	Unidad
Volúmen por despalme en corte y terraplén	851.50	m ³
Volúmen por corte en accesos a máquina	11,753.80	m ³
Volúmen en terraplén con material producto de banco	4,171.30	m ³
Volúmen en revestimiento	913.20	m ³
Colocación de defensa metálica	120.00	ml
Lavaderos de concreto f'c=150 Kg/cm ²	52.40	ml
Guarnición de 10x20x40 a base de concreto f'c= 150 Kg/cm ²	460.00	ml
Concreto f'c= 250 Kg/cm ² en losas de accesos	25.20	m ³
Acero de refuerzo fy = 4200 Kg/cm ² en losa	1,940.00	kg

VI. Obras de desvío

Material	Cantidad	Unidad
Corte en accesos a máquina	563.30	m ³
Volúmen en terraplén con material producto de banco	690.60	m ³
Volúmen en revestimiento con material de préstamo de banco	247.60	m ³
Lámina corrugada de acero galvanizado de 90 cm de diametro	87.50	m



NOTAS:

GENERALIDADES:
DIMENSIONES EN METROS, EXCEPTO DEN DONDE SE INDIQUE OTRA UNIDAD.

ESPECIFICACIONES:
LA ÚLTIMA EDICIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES GENERALES DE CONSTRUCCIÓN DE LA SCT Y EN PARTICULAR LO QUE CORRESPONDA DE LOS SIGUIENTES CARTILLOS:

- CONCRETO HIDRAULICO N-CTR-CAR-1-02-003/04
- ACERO PARA CONCRETO HIDRAULICO N-CTR-CAR-1-02-004/02
- ACERO ESTRUCTURAL Y ELEMENTOS METALICOS N-CTR-CAR-1-02-005/01
- ESTRUCTURAS DE CONCRETO REFORZADO N-CTR-CAR-1-02-006/01
- ESTRUCTURAS DE CONCRETO REFORZADO N-CTR-CAR-1-02-007/01
- PARAPETOS N-CTR-CAR-1-02-009/00
- GUARNICIONES Y BANQUETAS N-CTR-CAR-1-02-010/00
- RECUBRIMIENTOS CON PINTURA N-CTR-CAR-1-02-012/00

MATERIALES:
DEBERÁN SER ACEPTADOS POR LA SECRETARIA Y CUMPLIRÁN CON LAS SIGUIENTES ESPECIFICACIONES:

- CALIDAD DEL CEMENTO CEMENTO PORTLAND N-CMT-2-02-001/02
- CALIDAD DE AGREGADOS PÉTRICOS N-CMT-2-02-002/19
- CALIDAD DE AGUA PARA CONCRETO N-CMT-2-02-003/02
- CALIDAD DE CONCRETO HIDRAULICO N-CTM-2-02-005/04
- ACERO DE PRESFUERZO PARA CONCRETO N-CTM-2-03-001/07
- ACERO DE REFUERZO PARA CONCRETO N-CTM-2-03-001/07
- ACERO ESTRUCTURAL N-CTM-2-03-003/04
- SOLDADURA DE ARCO ELECTRICO N-CTM-2-04-001/04
- PINTURA PARA RECUBRIMIENTO DE ESTRUCTURA N-CTM-2-07/04

CONCRETO:
SE USARÁ CONCRETO CON RESISTENCIA NOMINAL A COMPRESIÓN ESPECIFICADA POR EL PLANO PARTICULAR, VIBRADO AL COLOCARLO CON REVENIMIENTO DE 5 A 10 CENTÍMETROS. TAMAÑO MÁXIMO DE AGREGADO GREGO SERÁ DE 3/4"

ACERO DE REFUERZO:
SE TENDRÁ ESPECIAL CUIDADO EN LA LIMPIEZA DE ACERO PARA EVITAR QUE TENGA OXIDO SUELO ANTES DE DEPOSITAR EL CONCRETO. LAS UNIONES DE LAS VARILLAS PODRÁN HACERSE CON SOLDADURA A TOPE O MEDIANTE TRASLAPE, CUMPLIENDO CON LO MÍNIMO ESPECIFICADO EN LA TABLA 1.

		RAZON SOCIAL: SUPERVISION Y LABORATORIO DE OBRAS CIVILES GROSMA, S.A. DE C.V.	
PROYECTO CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS"		APROBÓ	
DESCRIPCION: CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS"		PLANO No. 1 DE 11.	
CAMINO: SAN SEBASTIAN COATLAN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEON		REVISÓ Y VALIDÓ SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CENTRO SCT OAXACA	
TRAMO: DEL KM 36+483.63 AL KM 36+513.08		APROBÓ: ENO. DE LA RESIDENCIA GRAL. DE CARRETERAS ALIMENTADORAS ZONA ORIENTE	
KM: 36+498.36		AUTORIZÓ: DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO SCT OAXACA	
LUGAR Y FECHA: OAXACA DE JUAREZ, SEPTIEMBRE 2010		ESCALA: LA QUE SE INDIQUE	
REVISOS: RESIDENTE DE OBRA		APROBOS: ING. JORGE ALBERTO LÓPEZ VALENCIA	
Vo. Bo: JEFE DE LA UNIDAD GENERAL DE SERVICIOS TECNICOS		Vo. Bo: SUBDIRECTOR DE OBRAS	
ING. FABIAN MARTINEZ MOLINA CED. PROF. 582639		ING. DAVID PABLO SANCHEZ SOLIS CED. PROF. 582639	
ING. MARCO ANTONIO VARGAS ROS RESPONSABLE DEL PROYECTO. CED. PROF. 118594		ING. EDNA C. CONTRERAS VÁSQUEZ ADMINISTRADORA UNICO	



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

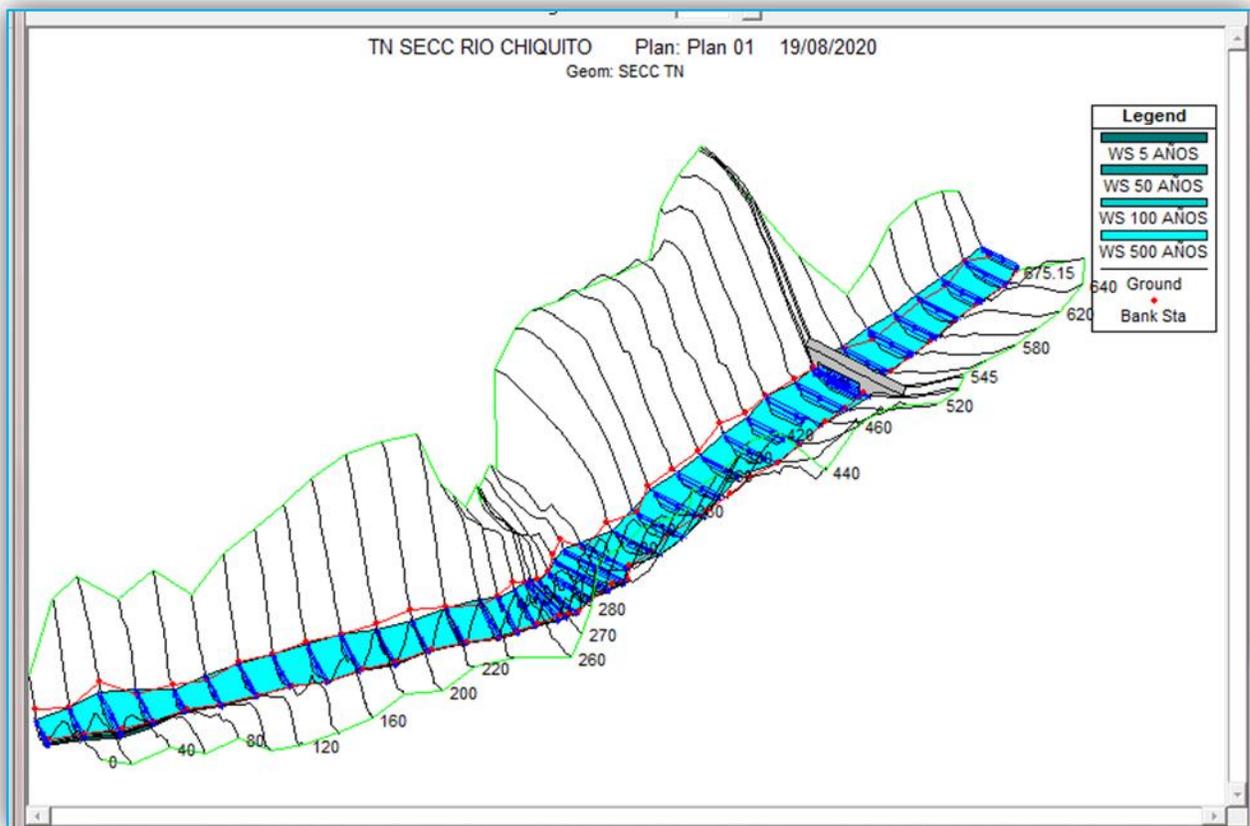
Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

ELABORACIÓN DE PROYECTO EJECUTIVO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLAN – EL PORVENIR BALLESTEROS – LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

DOCUMENTO:

MEMORIA HIDRÁULICA



CONTRATO: 2020-20-CF-A-125-Y-00-2020

FECHA: 24 DE JULIO DE 2020

SUPERVISIÓN

CONTROL DE OBRAS

EJECUCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

CONTROL DE CALIDAD



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMa**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Contenido

OBJETIVO	3
ESTUDIO HIDRÁULICO.....	3
MODELACIÓN DE LA ESTRUCTURA.....	5
PRIMERA SIMULACIÓN: TERRENO NATURAL SIN ESTRUCTURA.....	6
SEGUNDA SIMULACIÓN: TERRENO NATURAL CON ESTRUCTURA PROPUESTA	35
RESULTADOS OBTENIDOS.....	62
CONCLUSIONES.....	64



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

PUENTE “PORVENIR BALLESTEROS”

OBJETIVO

El estudio Hidráulico nos permite conocer el comportamiento del flujo del agua con el terreno natural y en las condiciones con una nueva estructura propuesta. Siendo El puente sobre el rio Chiquito, el punto de análisis, el cual se ubicara en el km 0+698.36 del camino San Sebastián Coatlan – El Porvenir Balletero – Llano León, del estado de Oaxaca aplicando la Normatividad de la Dependencia Normativa Reguladora CONAGUA.

ESTUDIO HIDRÁULICO

Dadas las características del tipo de camino, la Normativa **N-PRY-CAR-1-06-004/00** contiene los criterios generales para ejecutar los análisis hidrológicos que indican esta norma, Ejecución de Estudios Hidráulicos - Hidrológicos para puentes.

Los gastos que han de utilizarse en el diseño del puente, de acuerdo con los periodos de retorno que se establezcan conforme a lo indicado que establece esta Norma.

El gasto teórico de diseño (Q_{TDI}), que hidrológicamente es el máximo que ha de esperarse durante la etapa de operación del puente por proyectar, se calculara para el periodo de retorno que se determine considerando el tipo, la vida útil y el costo de la estructura, el costo de sus posibles reparaciones y el riesgo que se pueda aceptar de que la obra falle, así como las consecuencias de su colapso.

La Normativa en términos generales y de acuerdo al tipo y características de nuestro camino se guía en el siguiente criterio que se empleara para nuestro caso, cualquier tipo de camino localizado en una llanura de inundación en altiplanos o depresiones localización geográfica 1 (zona de altiplano o deshabitada), el periodo de retorno debe ser de cincuenta (50) años.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

Estructura	Tipo de vialidad	Localización geográfica	Período de retorno Tr (años)
En caminos locales que comunican poblados de menos de 100 000 habitantes	Carretera Estatal o municipal	1	25
		2	50
En caminos regionales que comunican poblados de más de 100 000 habitantes y hasta 500 000 habitantes	Jurisdicción Federal ET, C, D	1	50
		2	100
En caminos primarios que comunican poblados de más de 500 000 habitantes	Jurisdicción Federal ET, A, B	1	500
		2	1000
Cualquier tipo de camino localizado en una llanura de inundación en altiplanos o depresiones		1	100
		2	500
Cualquier tipo de camino localizado en una llanura de inundación costera		1	500
		2	1000

Nomenclatura (clasificación conforme a la normatividad de SCT y que son de jurisdicción Federal):

- ET Ejes de transporte. Cuyas características geométricas y estructurales permiten la operación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones, capacidad y peso.
- A Carretera tipo A. Tránsito promedio diario anual de 1,500 a 3,000 vehículos, equivalente a un tránsito horario máximo anual de 180 a 360 vehículos. Se permite la operación de todos los vehículos, excepto aquellos que por sus dimensiones y peso sólo se permitan en las carreteras tipo ET
- B Carretera tipo B, red primaria. Tránsito promedio diario anual de 500 a 1,500 equivalente a un tránsito horario máximo anual de 60 a 180 vehículos.
- C Carretera tipo C, red secundaria. Tránsito promedio diario anual de 1,500 a 3,000 equivalente a un tránsito horario máximo anual de 180 a 360 vehículos.
- D Carretera tipo D, red alimentadora. Tránsito promedio diario anual de 500 a 1,500 equivalente a un tránsito horario máximo anual de 60 a 180 vehículos
- 1 Zona de altiplano o zona deshabitada
- 2 Zona costera o zona habitada

El estudio hidrológico que se realizó para la cuenca del puente sobre el río Chiquito, se obtuvo un gasto de diseño de 59.60 m³/seg, para un periodo de retorno de 50 años por el Método del Hidrograma Unitario Triangular.

Para realizar el estudio hidráulico, en campo se realizó el levantamiento topo-hidráulico en el sitio de interés, para determinar la topografía del terreno, por lo que se levantaron secciones topográficas 540.00 m., aguas arriba y 300.00 aguas abajo.

Una vez obtenidos los datos, se procesaron en gabinete, con la utilización de los programas de cómputo como: el Civil Cad y Autocad.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

MODELACIÓN DE LA ESTRUCTURA

Para efectuar la simulación en el programa Hec-Ras se obtuvieron secciones 300.00 metros aguas arriba y 540.00 metros aguas abajo del sitio de cruce, es decir el cruce donde se ubicara la estructura propuesta estará en la estación 0+540.00.

Por las características de las secciones del cauce se eligió el coeficiente de Manning por medio de la Tabla 1.1.

Tomando un coeficiente, tanto para el centro del cauce, como para los márgenes de este.

Tipos de Canales y descripción	MINIMO	NORMAL	MAXIMO
A. Corrientes Naturales			
1.- Canales Principales			
a. Limpio, recto, lleno, sin cruceros principales o charcos profundos.	0.025	0.030	0.033
b. Mismo como arriba pero mas piedra y hierva	0.030	0.035	0.040
c. Limpio, devanado, algunos charcos y vados.	0.033	0.040	0.045
d. Mismo como arriba pero mas piedra y hierva	0.035	0.045	0.050
e. Mismo como arriba, etapa de reduccion, mas pendientes y secciones inefectiva	0.040	0.048	0.055
f. Igual que "d" pero mas piedras	0.045	0.050	0.060
g. Tramos lentos, llenos de maleza, charcos profundos	0.050	0.070	0.080
h. Mismo tramo lleno de maleza, charcos profundos o aliviaderos de crecidas	0.070	0.100	0.150
2.- Zona o area de inundaciones			
a. Pasto ningun matorral			
1 Pasto corto	0.025	0.030	0.035
2 Pasto Grande	0.030	0.035	0.050
b. Areas cultivadas			
1 Ningun cultivo	0.020	0.030	0.040
2 Fila de cultivo maduro (lista para cortar)	0.025	0.035	0.045
3 Campo de Cultivo maduro	0.030	0.040	0.050
c. Matorrales			
1 Mtorral disperso, hierva mala densa	0.035	0.050	0.070
2 Matorral ligero y arboles, en invierno	0.035	0.050	0.060
3 Matorral ligero y arboles, en verano	0.040	0.060	0.080
4 Matorralmedio denso, en invierno	0.045	0.070	0.110
5 Matorralmedio denso, en verano	0.070	0.100	0.160
d. Arboles			
1 Tierra limpia con tocon, ningun retoño	0.030	0.040	0.050
2 Igual que arriba pero con retoños densos	0.050	0.060	0.080
3 Denso conjunto de madera en pie, abajo poco arbol, poca maleza, ramas fujo abajo.	0.080	0.100	0.120
4 Igual que arriba, pero con ramas dentro del flujo.	0.100	0.120	0.160
5 Sauces densos, verano, recto.	0.110	0.150	0.200
3.- Rio en montañas, sin vegetacion en el cauce, usualmente margen empinada, con árboles y matorrales en margen			
a. Fondo: Gravas, cantos rodados, y pocos boleos	0.030	0.040	0.050
b. Cantos rodados con boleos grandes	0.040	0.050	0.070

Tabla 1.1. Valores para el coeficiente de Manning dependiendo del tipo de cauce.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

En el cual se decidió tomar un coeficiente (Manning) de rugosidad de **0.06**, para el cauce principal y **0.05**, para los bordos de tierra en los márgenes.

Tomando estos criterios se realizaron dos simulaciones, en la primera se hizo pasar el gasto por el terreno natural existente; en la segunda se hizo pasar el gasto en el sitio de cruce con la estructura propuesta.

PRIMERA SIMULACIÓN: TERRENO NATURAL SIN ESTRUCTURA

En esta simulación solamente se hace circular el gasto de diseño a través del cauce tal y como existe en su forma original, sin estructura alguna. Obteniendo los siguientes resultados del comportamiento del cauce sin obstrucción.

Para esta primera simulación se corre el modelo en régimen supercrítico, considerando la frontera en aguas abajo, tomando como parámetro la pendiente del cauce.

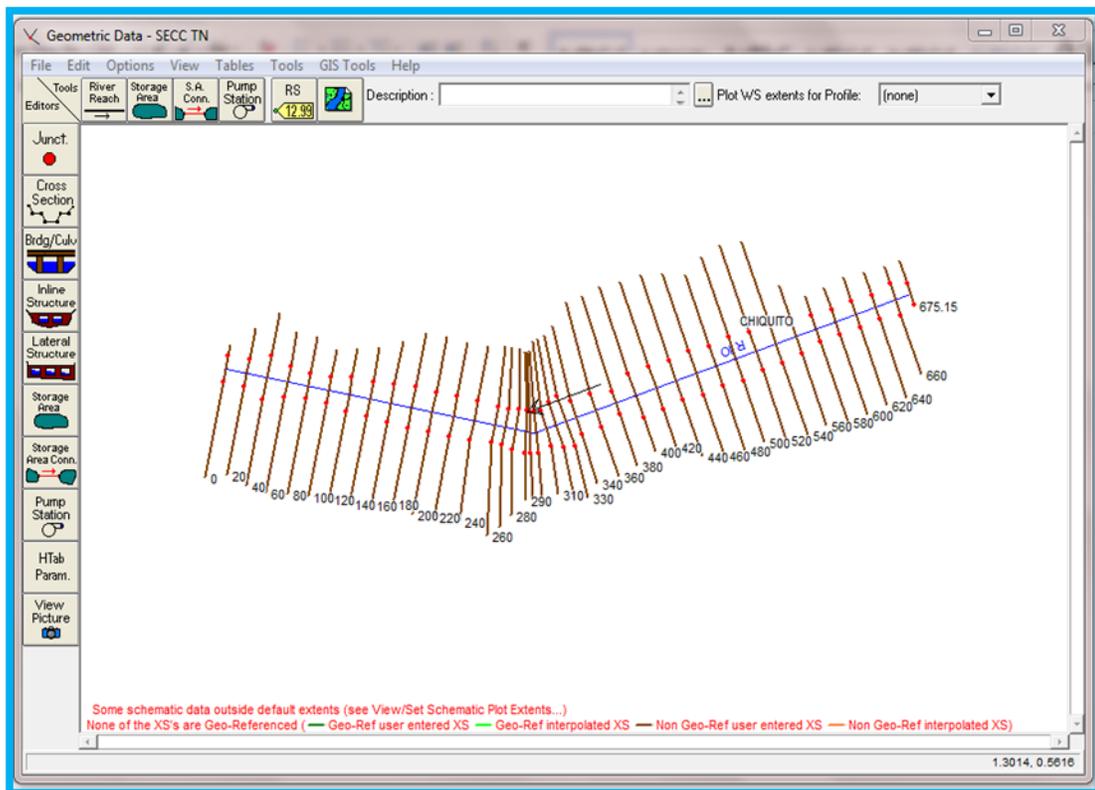


Ilustración 1. Planta del eje del arroyo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: slloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

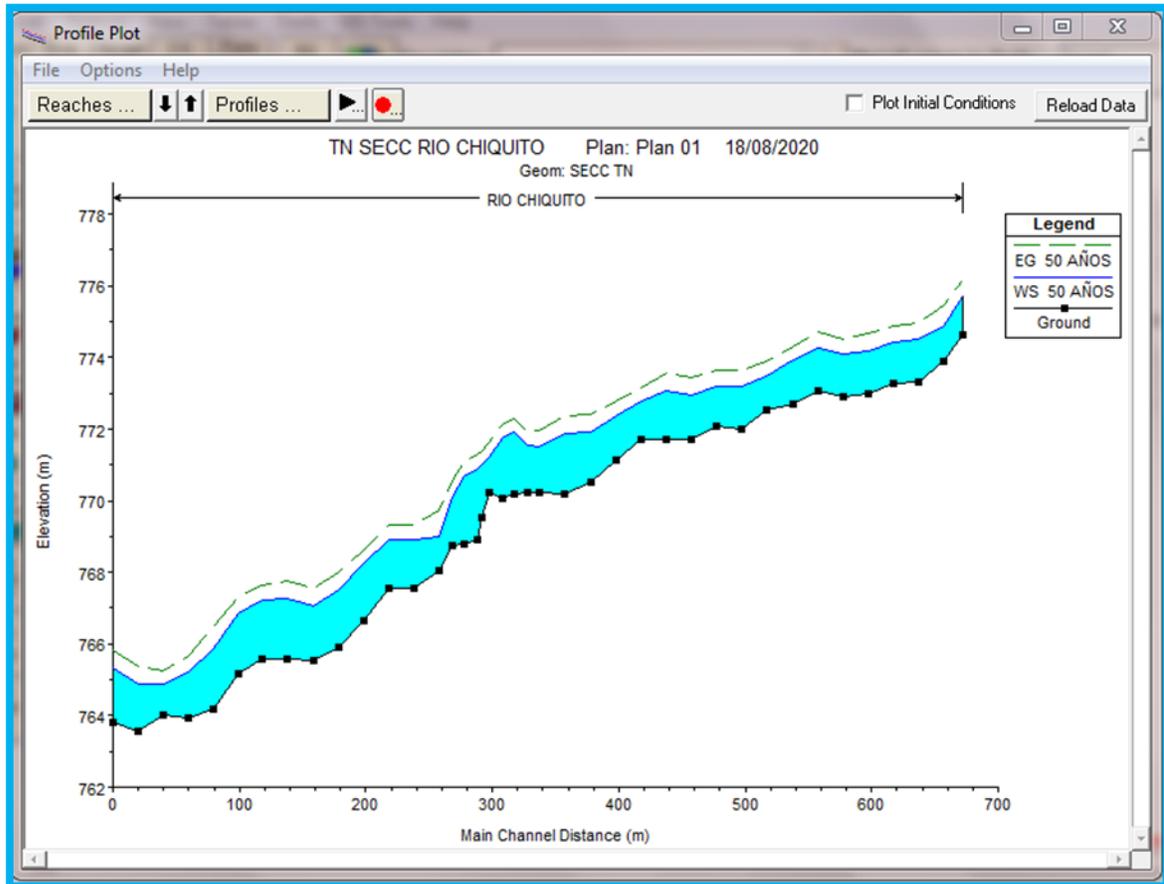


Ilustración 2. Perfil por el eje del río.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

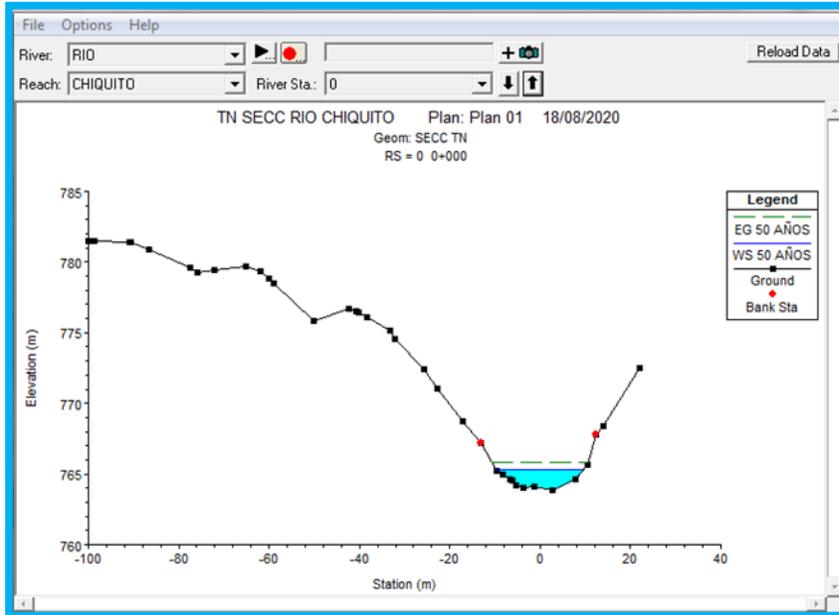


Ilustración 3. Sección transversal 0+000.00 aguas abajo.

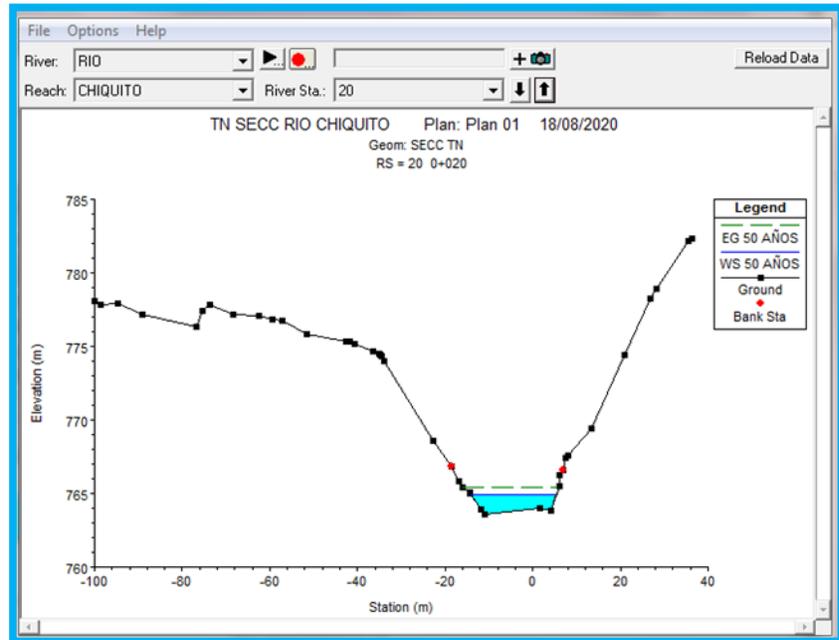


Ilustración 4. Sección transversal 0+020.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

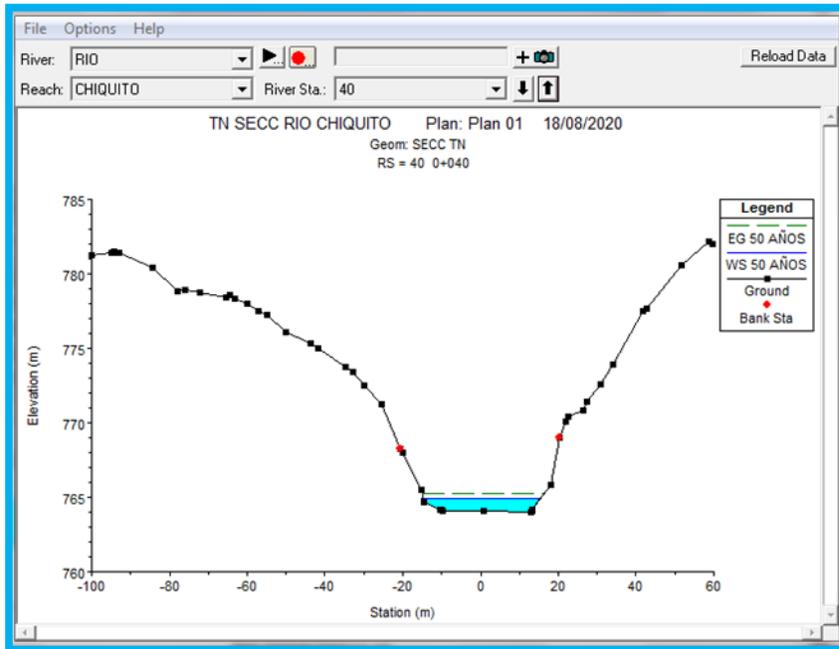


Ilustración 5. Sección transversal 0+040.00 aguas abajo.

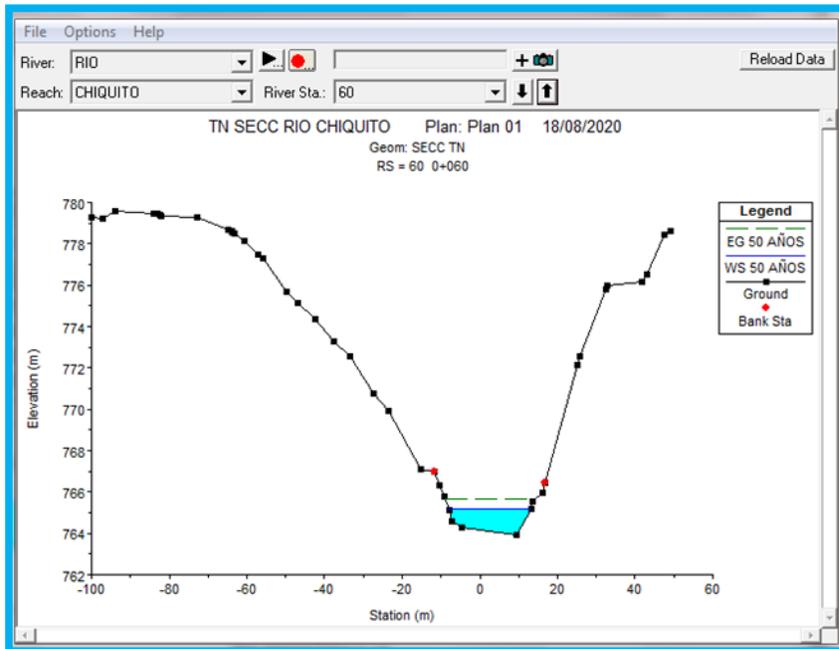


Ilustración 6. Sección transversal 0+060.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

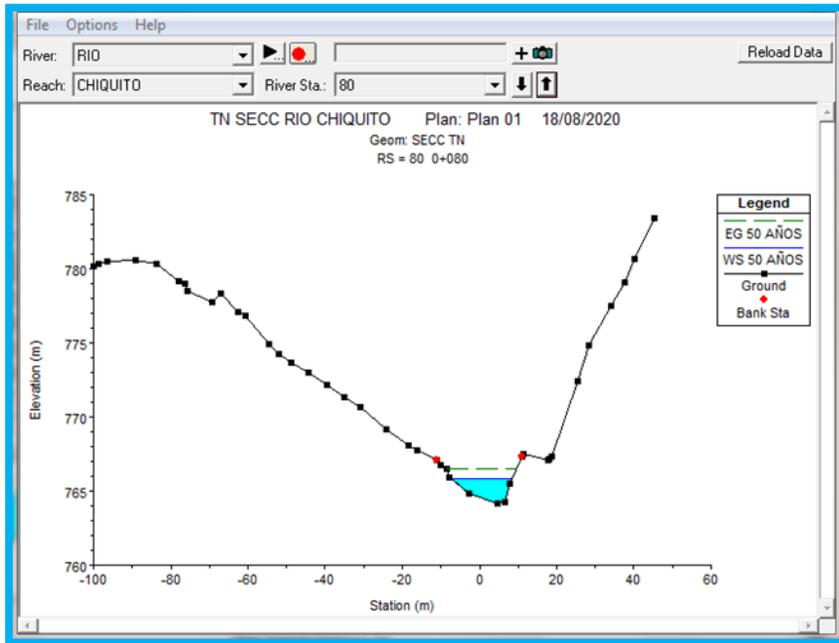


Ilustración 7. Sección transversal 0+080.00 aguas abajo.

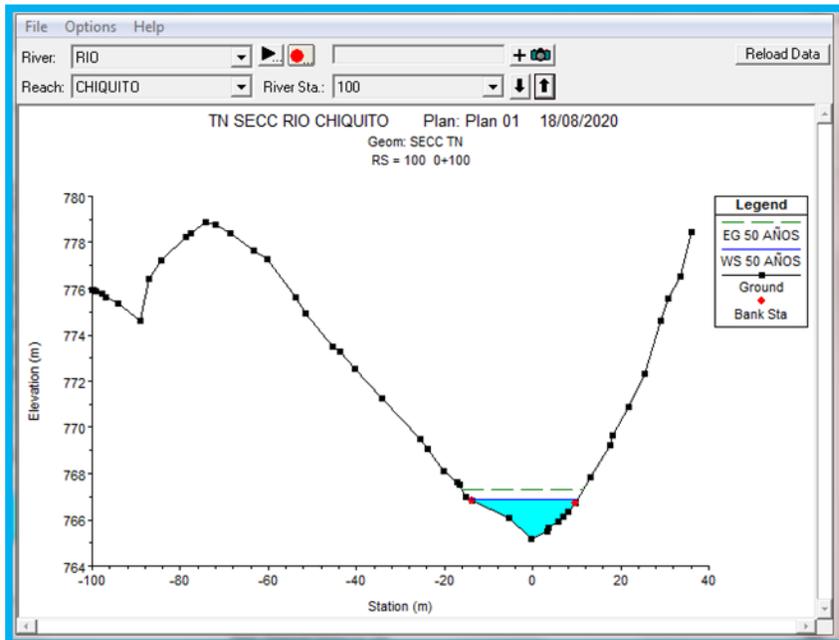


Ilustración 8. Sección transversal 0+100.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

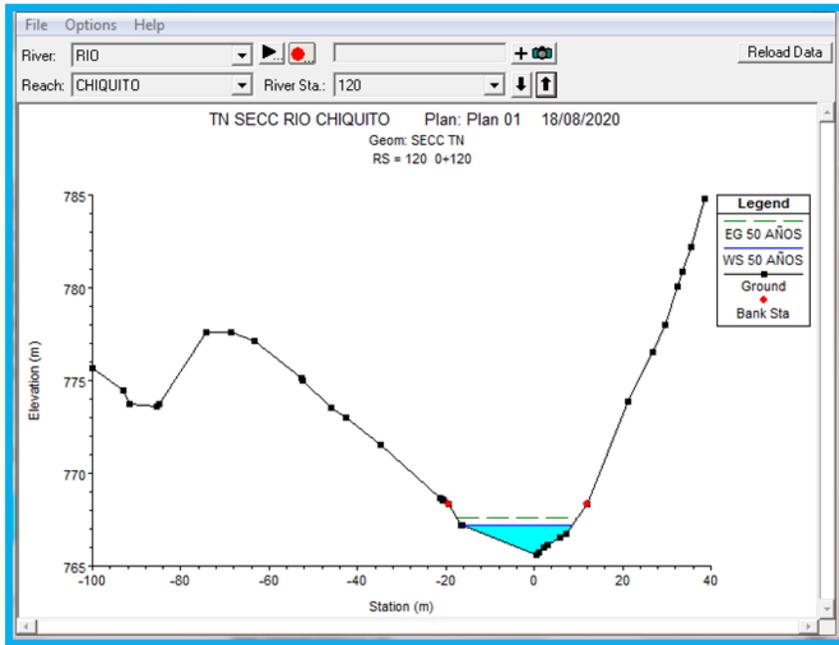


Ilustración 9. Sección transversal 0+120.00 aguas abajo.

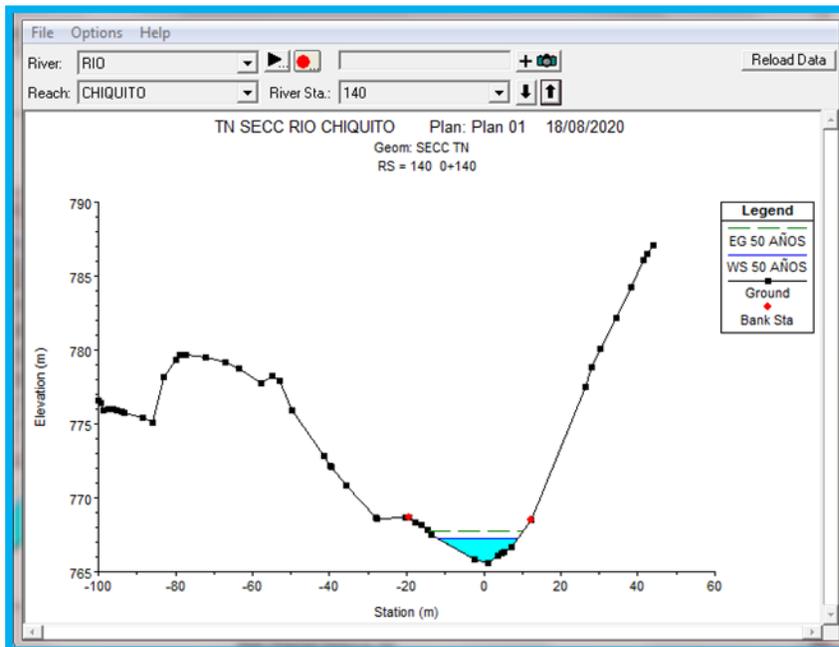


Ilustración 10. Sección transversal 0+140.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

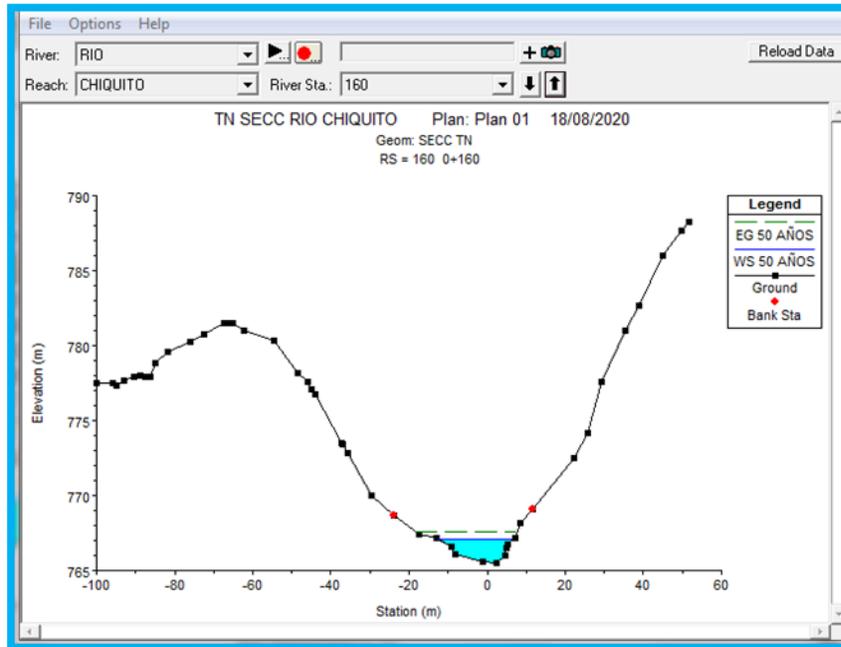


Ilustración 11. Sección transversal 0+160.00 aguas abajo.

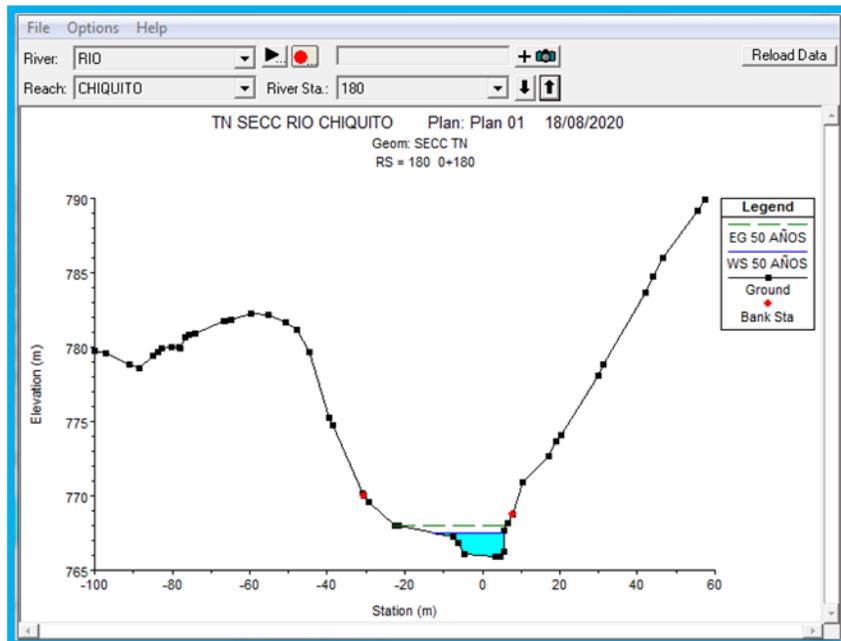


Ilustración 12. Sección transversal 0+180.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

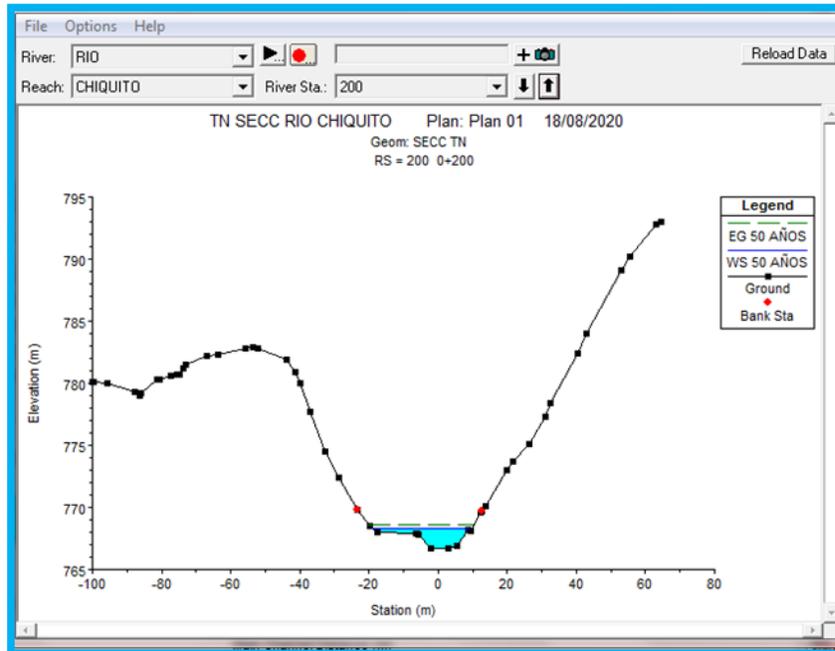


Ilustración 13. Sección transversal 0+200.00 aguas abajo.

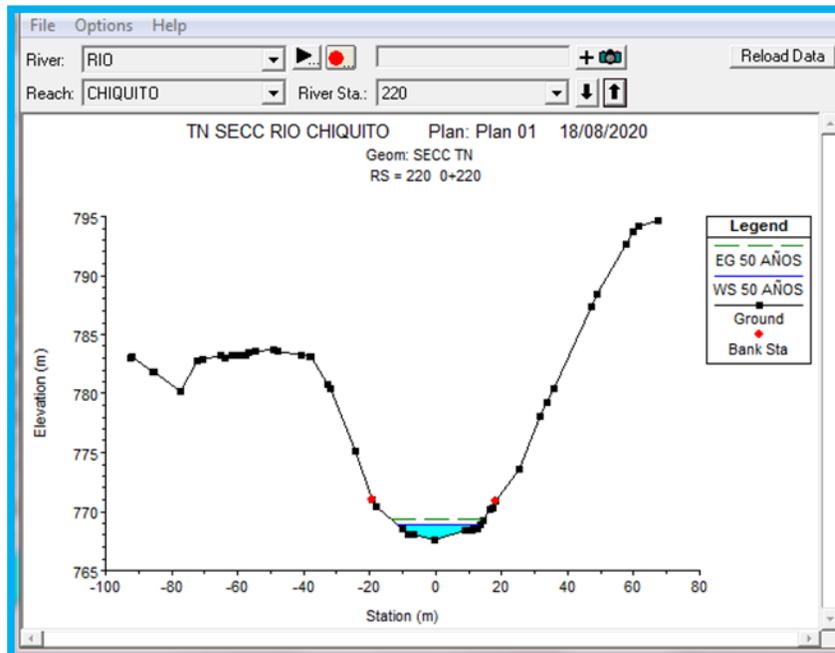


Ilustración 14. Sección transversal 0+220.00 aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

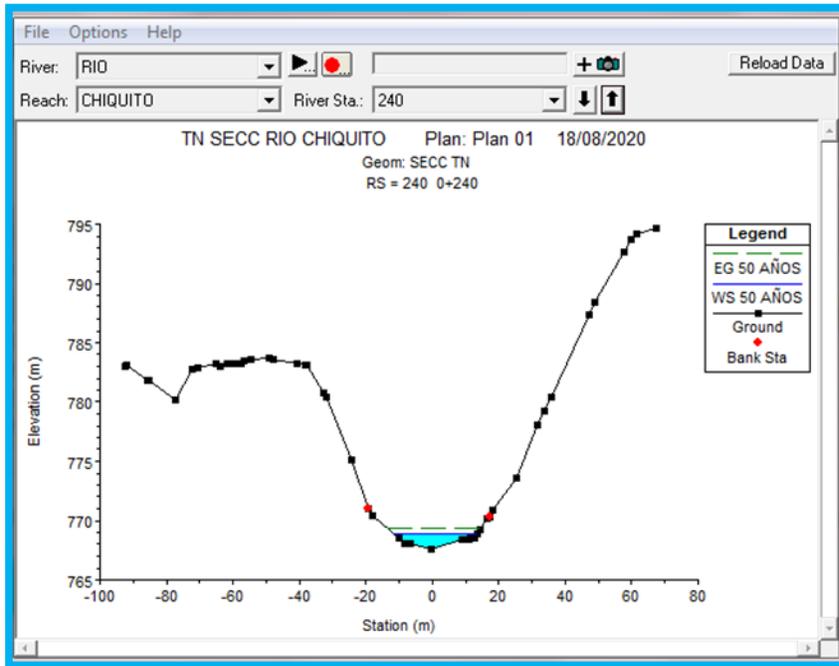


Ilustración 15. Sección transversal 0+240.00 aguas abajo.

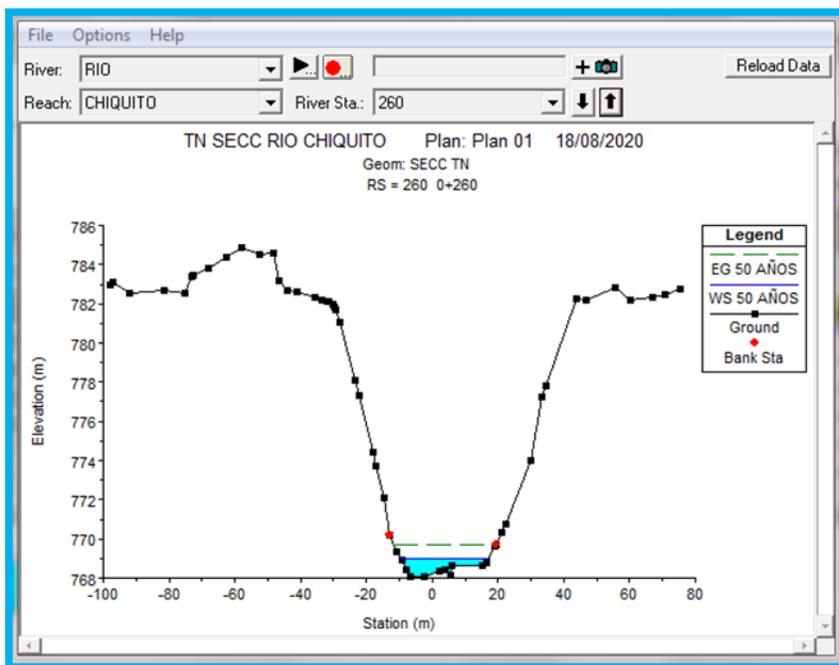


Ilustración 15. Sección transversal 0+260.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

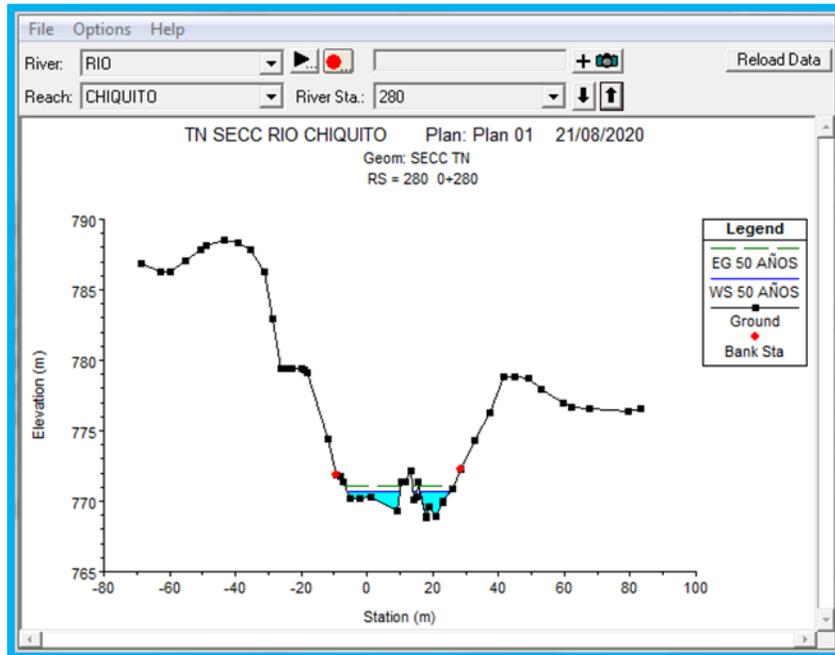


Ilustración 16. Sección transversal 0+280.00 aguas abajo.

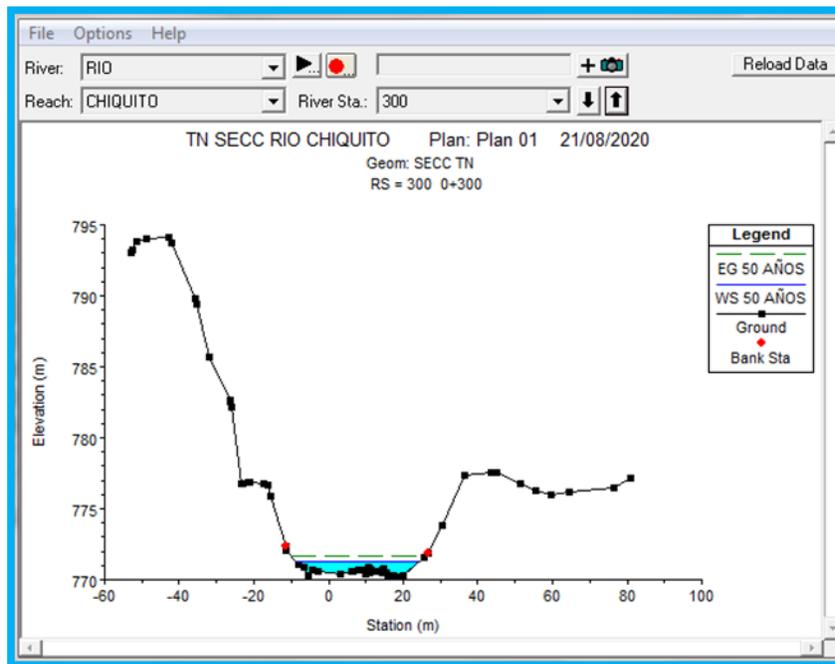


Ilustración 17. Sección transversal 0+300.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: slouc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

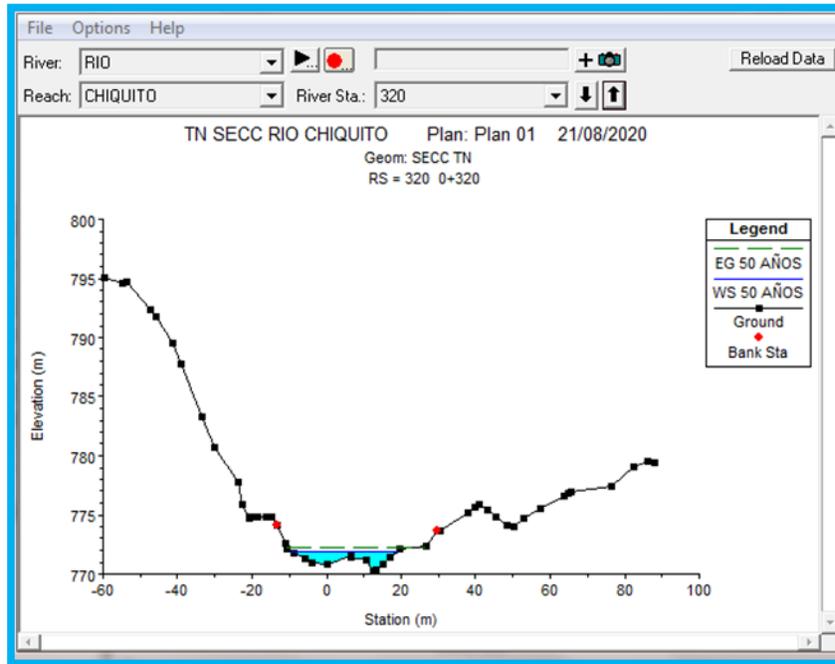


Ilustración 18. Sección transversal 0+320.00 aguas abajo.

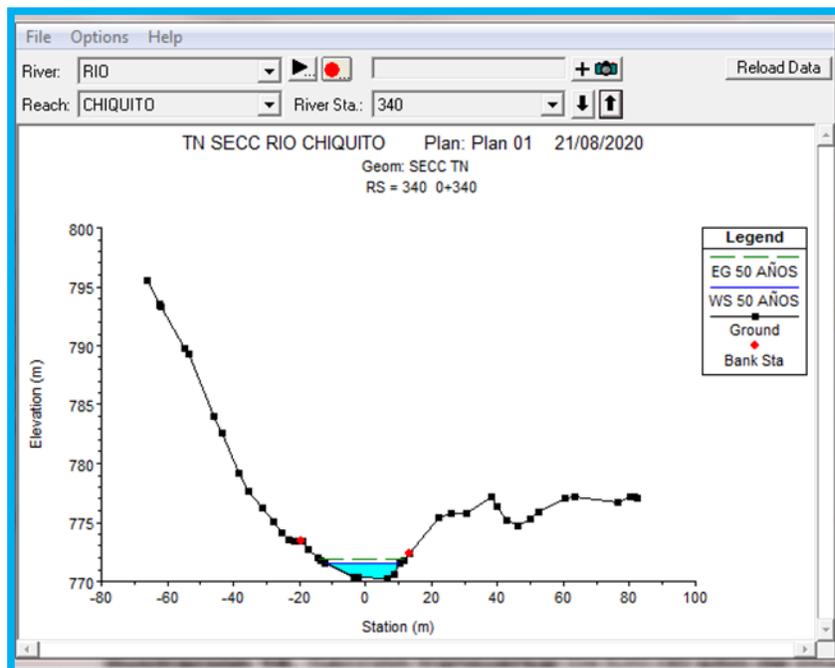


Ilustración 19. Sección transversal 0+340.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

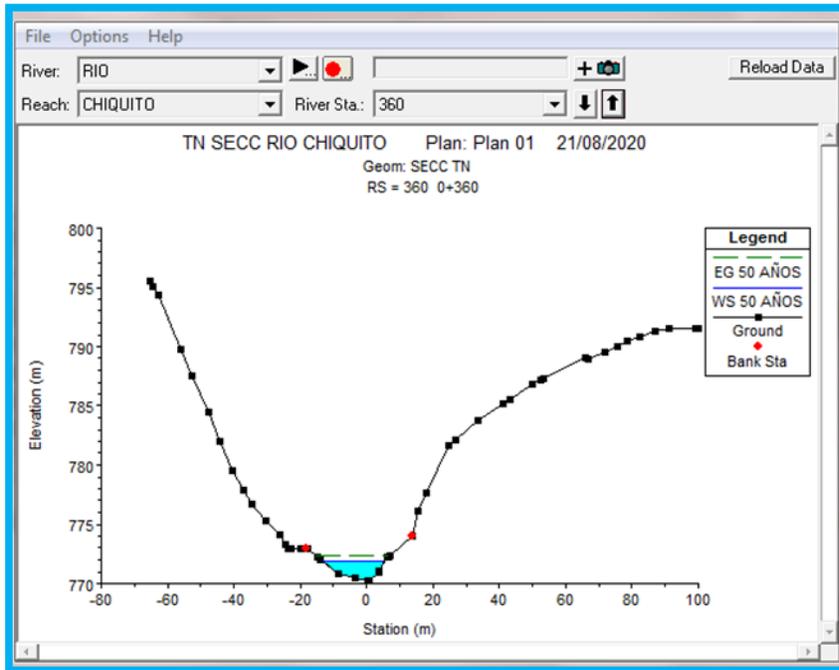


Ilustración 20. Sección transversal 0+360.00 aguas abajo.

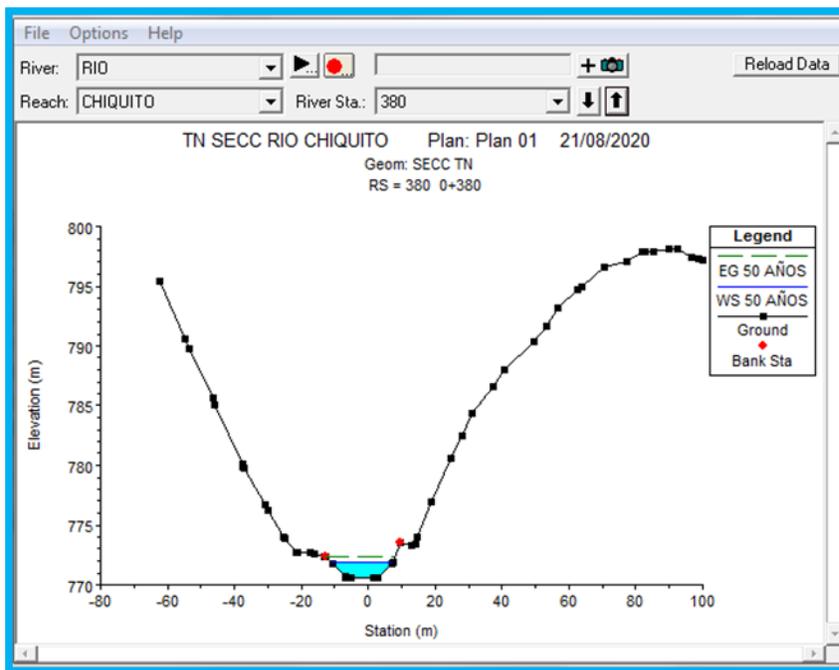


Ilustración 21. Sección transversal 0+380.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

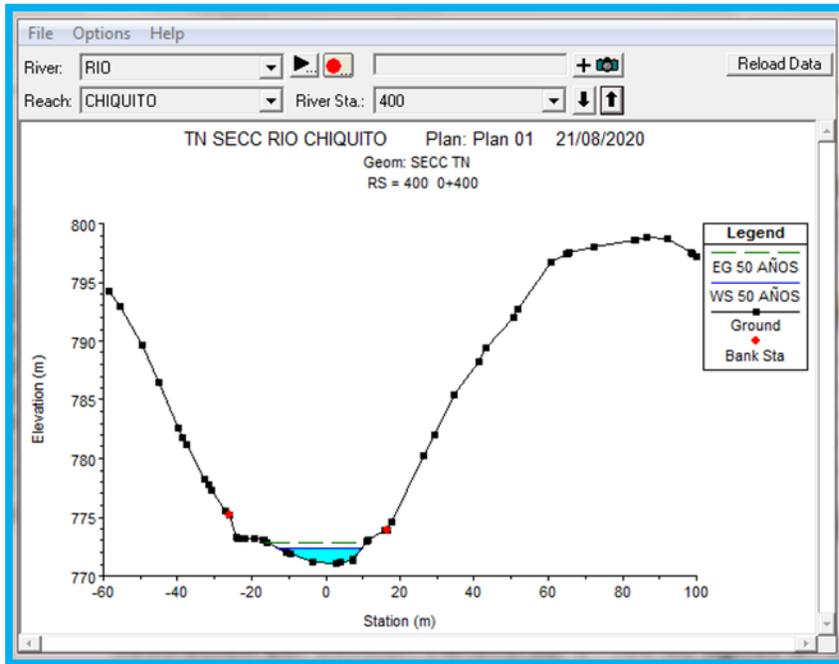


Ilustración 22. Sección transversal 0+400.00 aguas abajo.

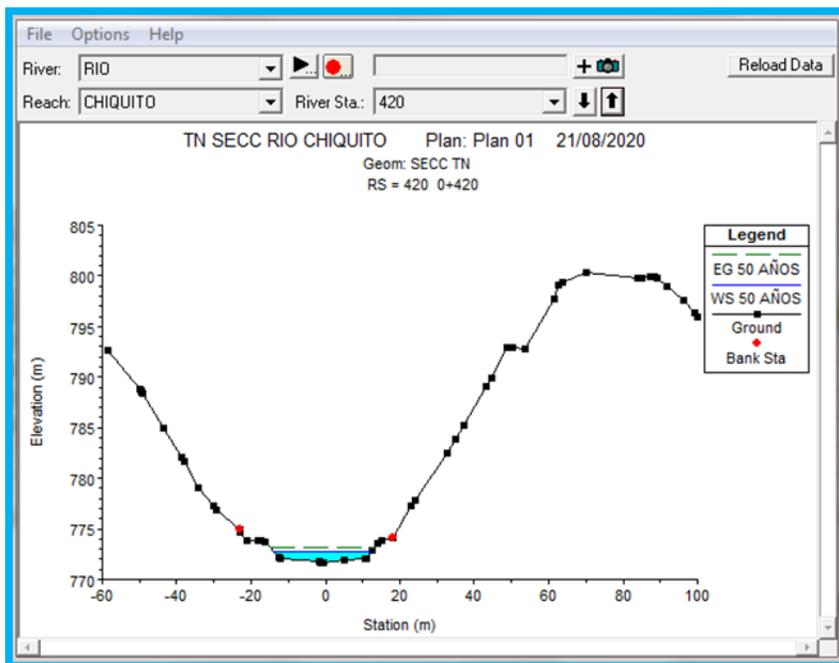


Ilustración 23. Sección transversal 0+420.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: slouc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

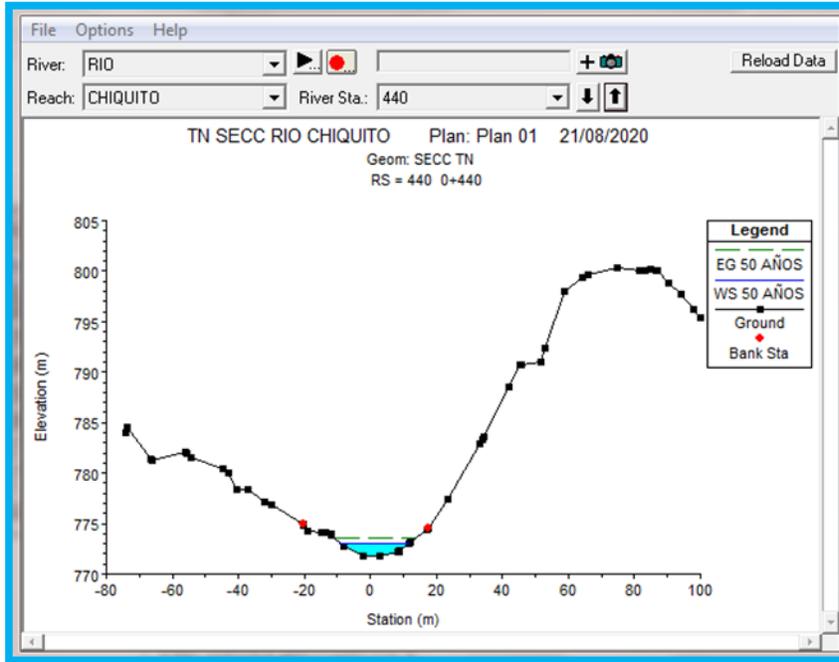


Ilustración 24. Sección transversal 0+440.00 aguas abajo.

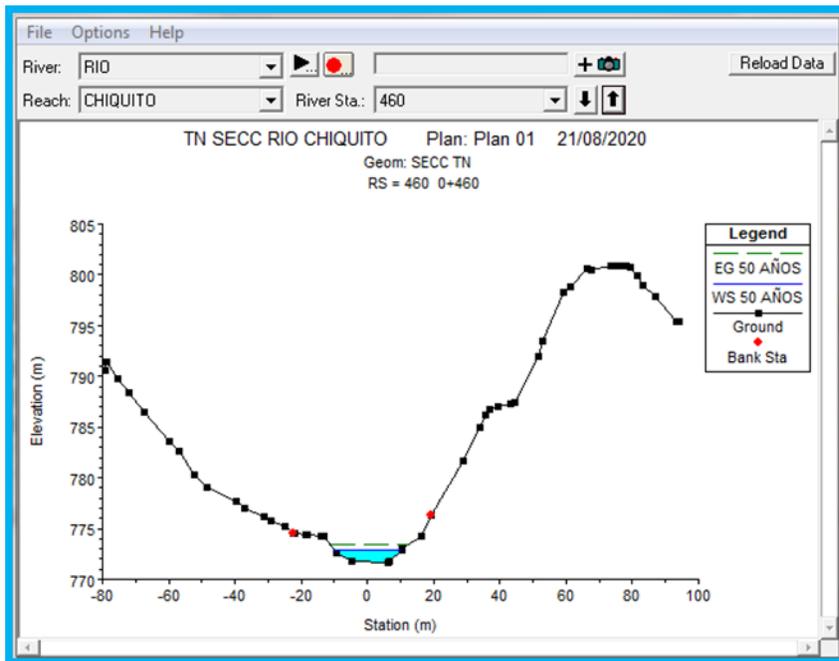


Ilustración 25. Sección transversal 0+460.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

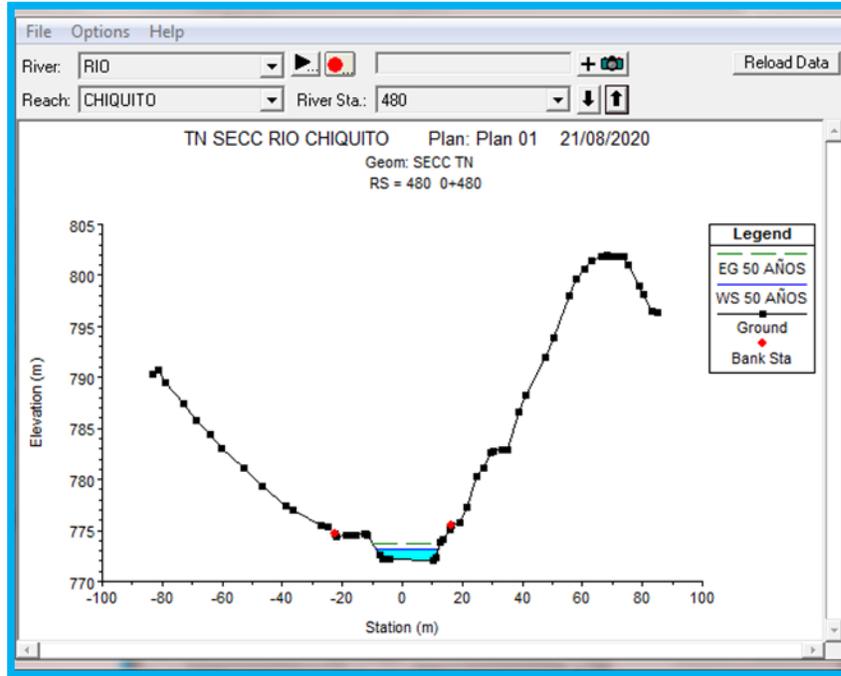


Ilustración 26. Sección transversal 0+480.00 aguas abajo.

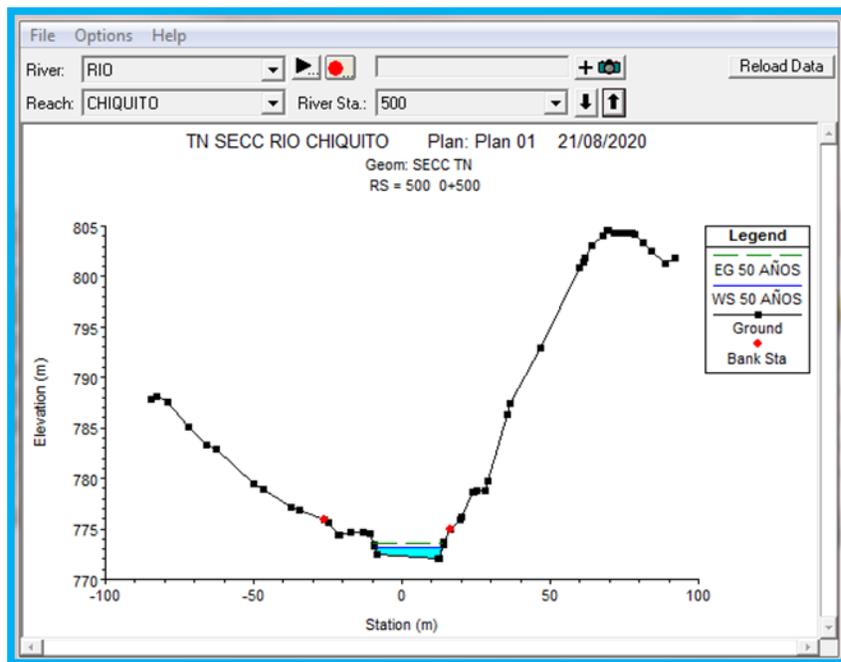


Ilustración 28. Sección transversal 0+500.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

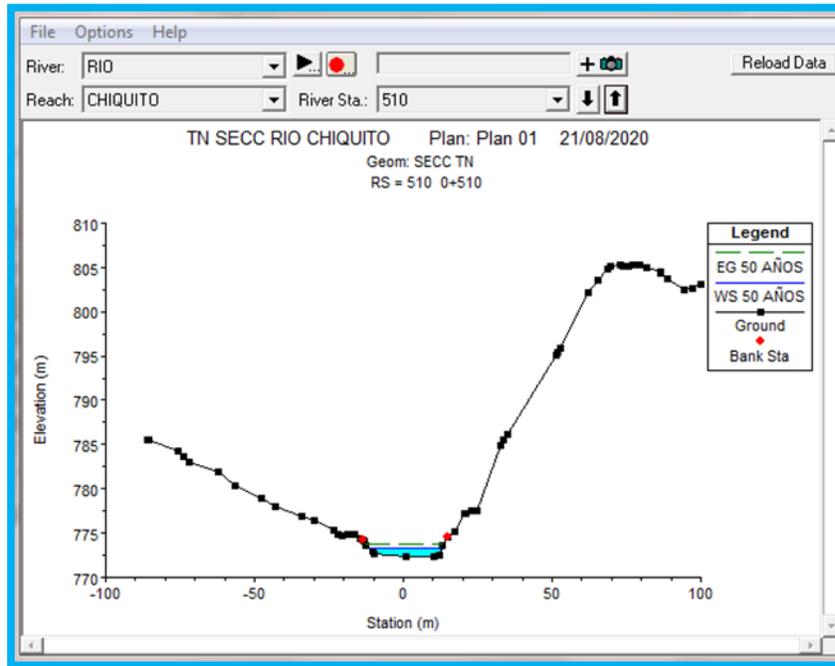


Ilustración 29. Sección transversal 0+510.00 aguas abajo.

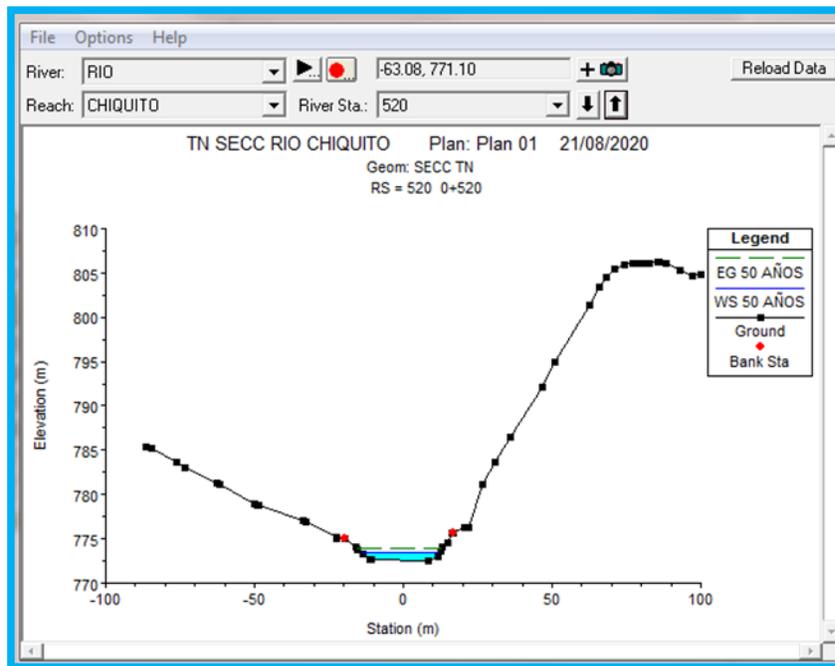


Ilustración 30. Sección transversal 0+520.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

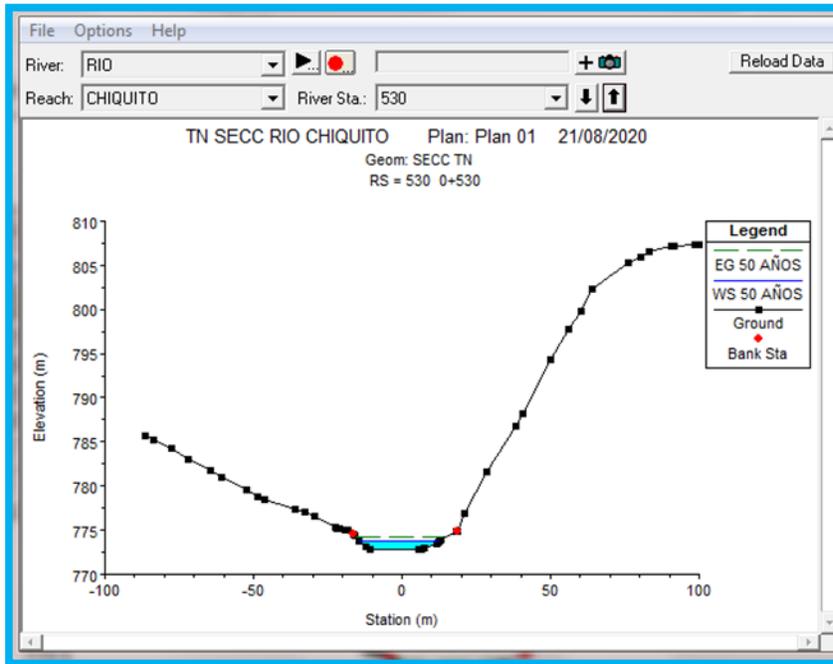


Ilustración 31. Sección transversal 0+530.00 aguas abajo.

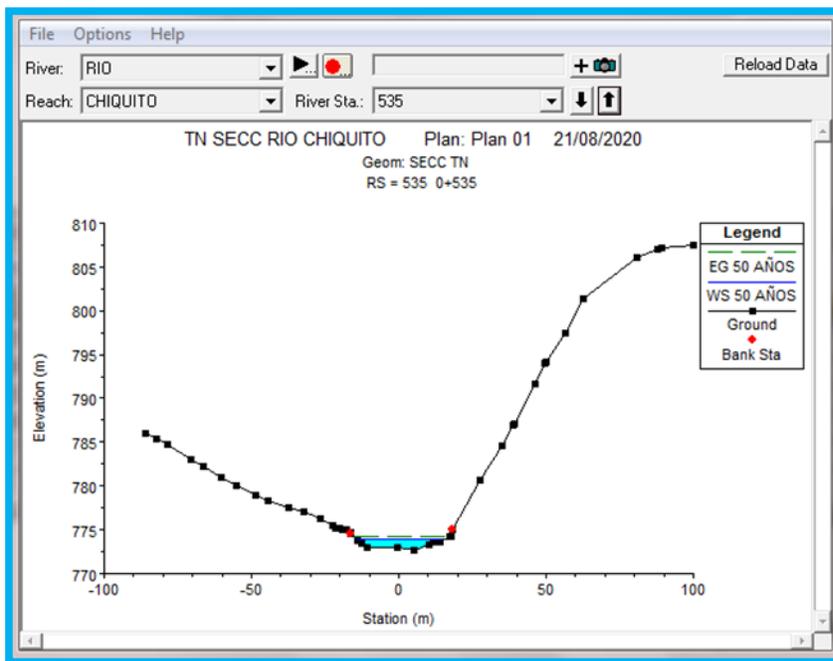


Ilustración 32. Sección transversal 0+535.00 aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

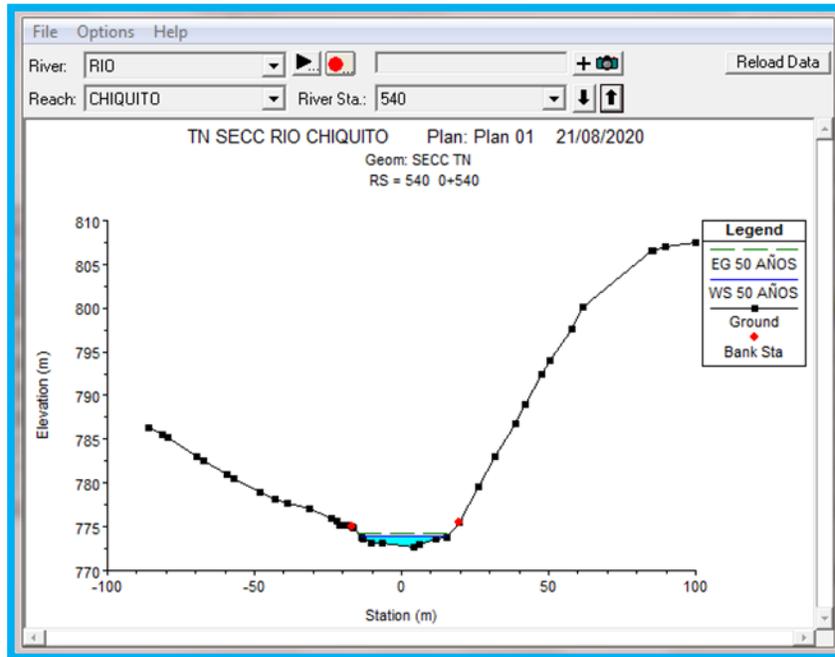


Ilustración 33. Sección transversal 0+540.00 sitio de cruce.

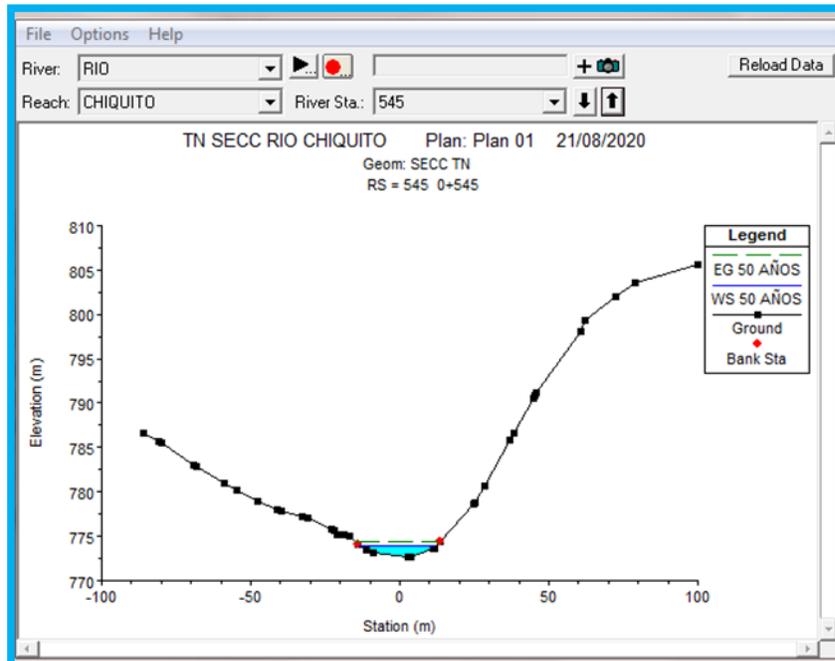


Ilustración 34. Sección transversal 0+545.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: slouc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

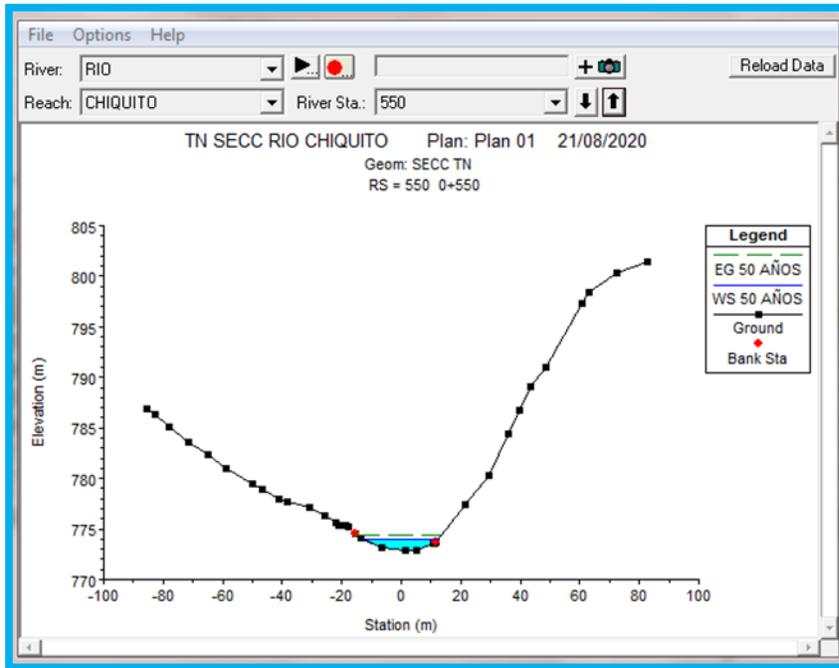


Ilustración 35. Sección transversal 0+550.00 aguas arriba.

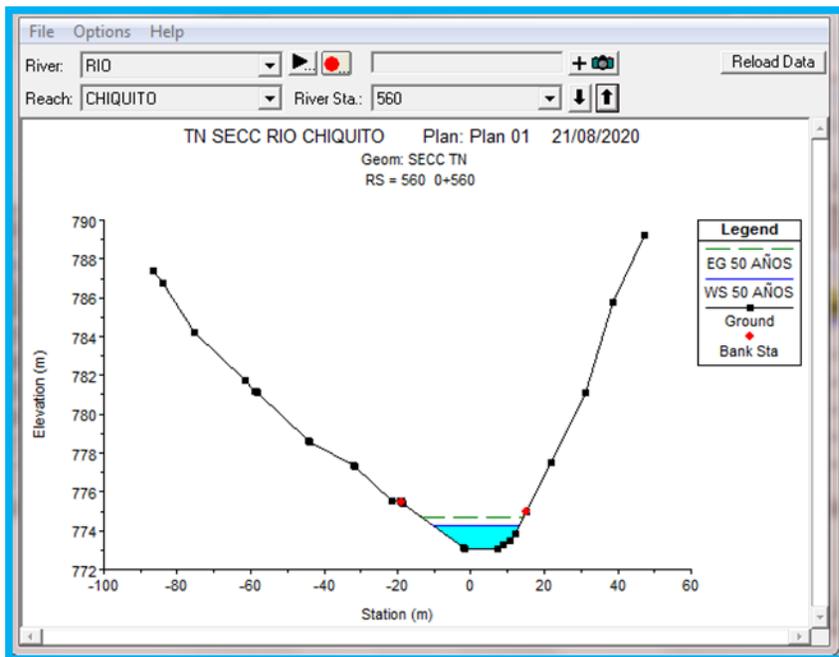


Ilustración 36. Sección transversal 0+560.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

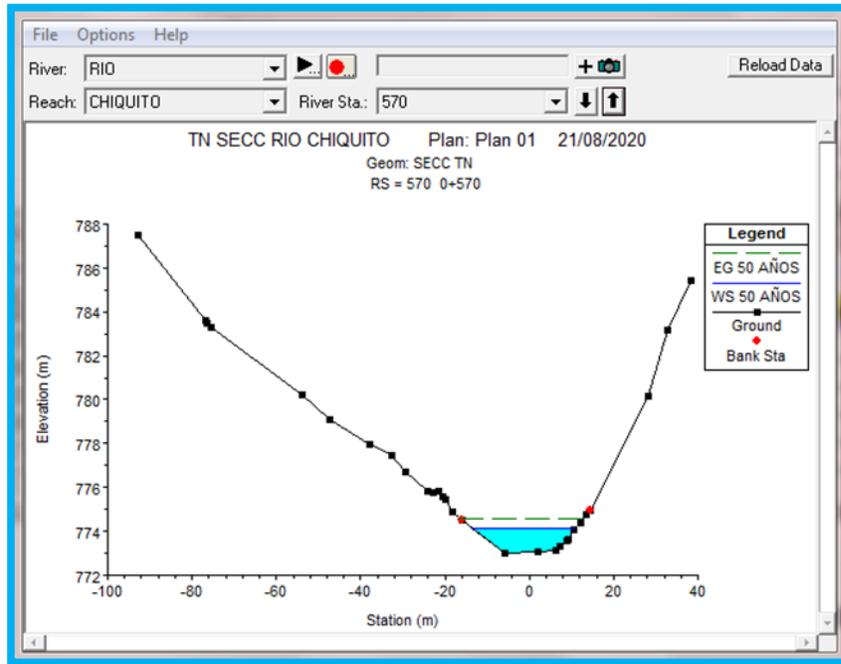


Ilustración 37. Sección transversal 0+570.00 aguas arriba.

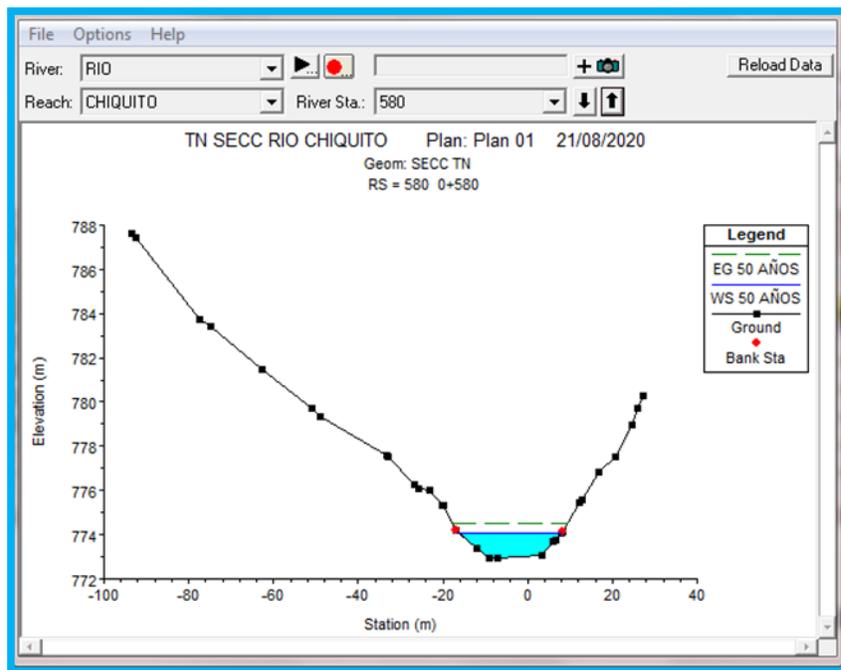


Ilustración 38. Sección transversal 0+580.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

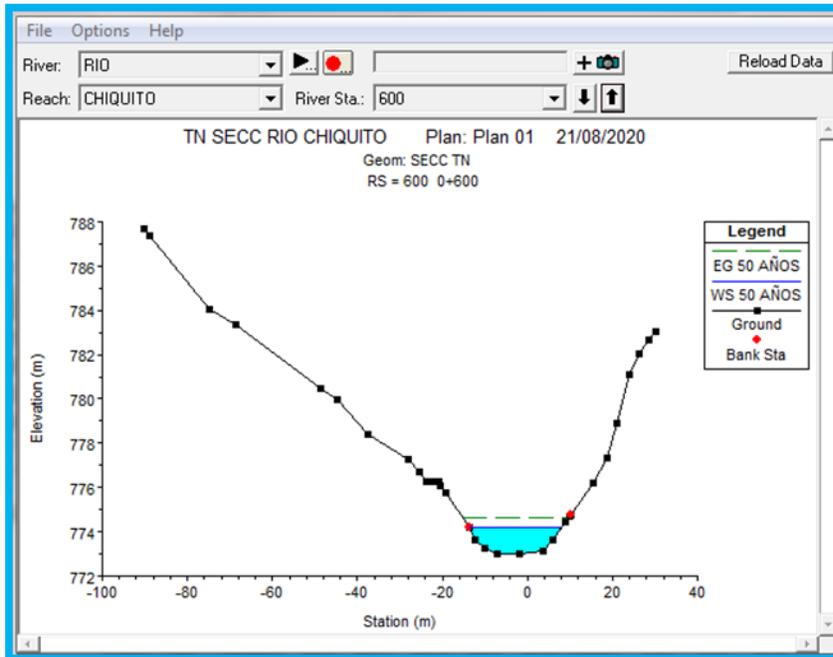


Ilustración 39. Sección transversal 0+600.00 aguas arriba.

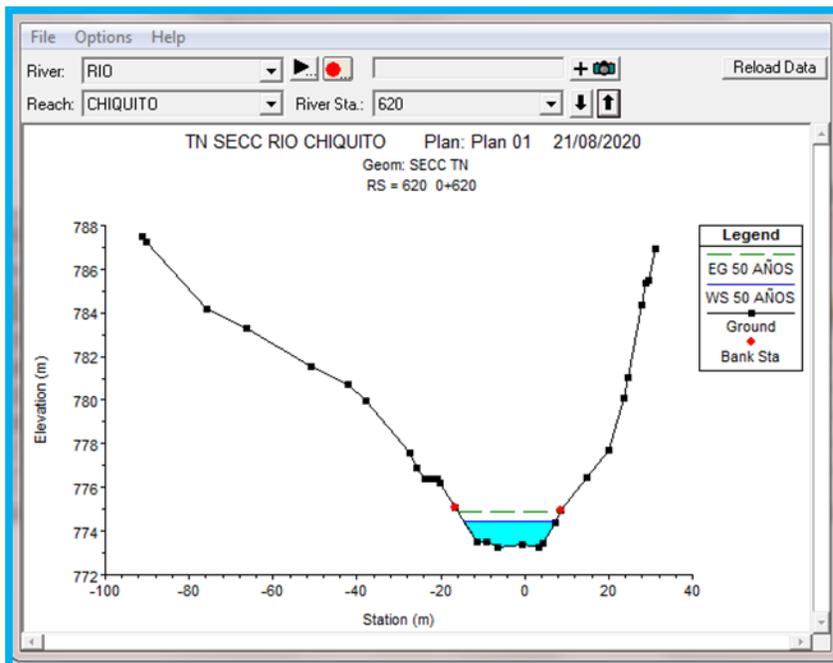


Ilustración 40. Sección transversal 0+620.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMIA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

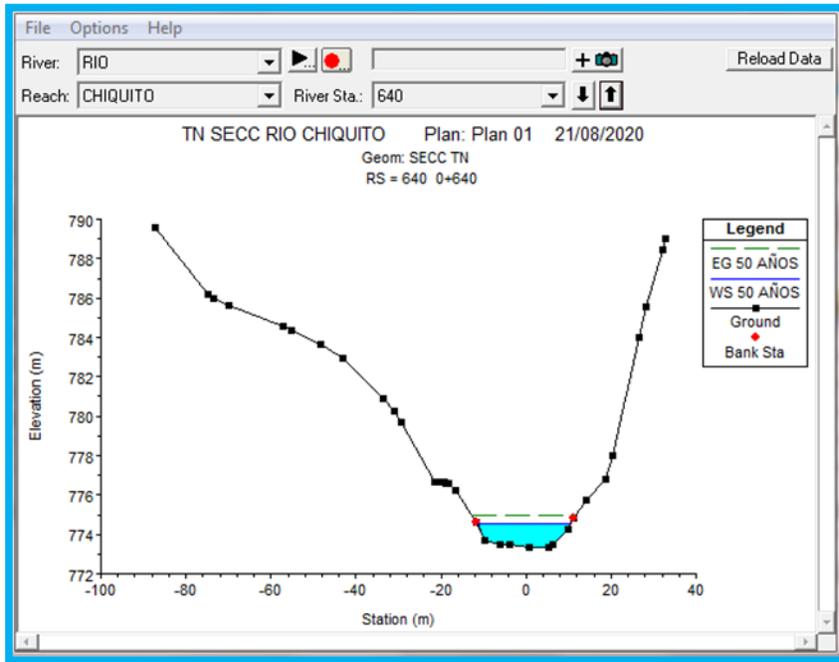


Ilustración 41. Sección transversal 0+640.00 aguas arriba.

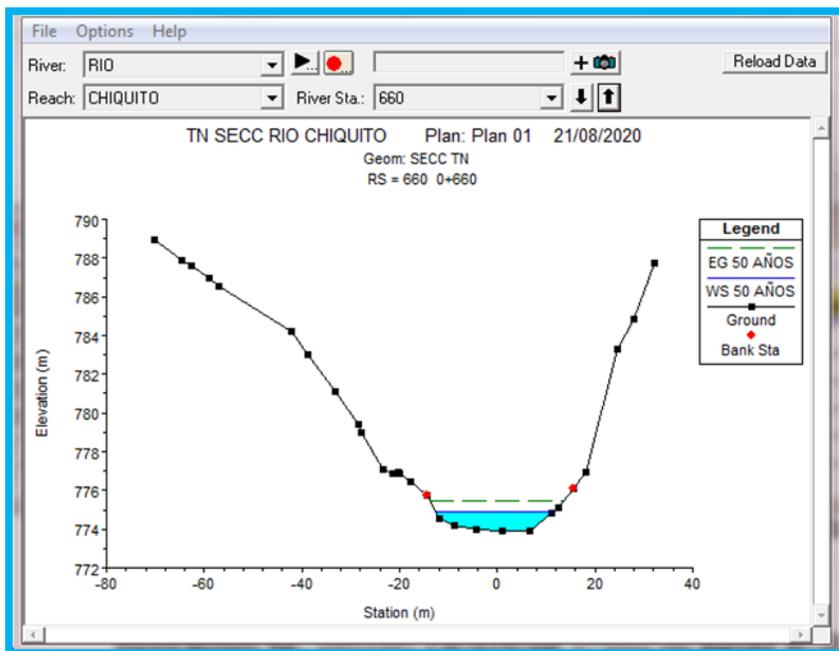


Ilustración 42. Sección transversal 0+660.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

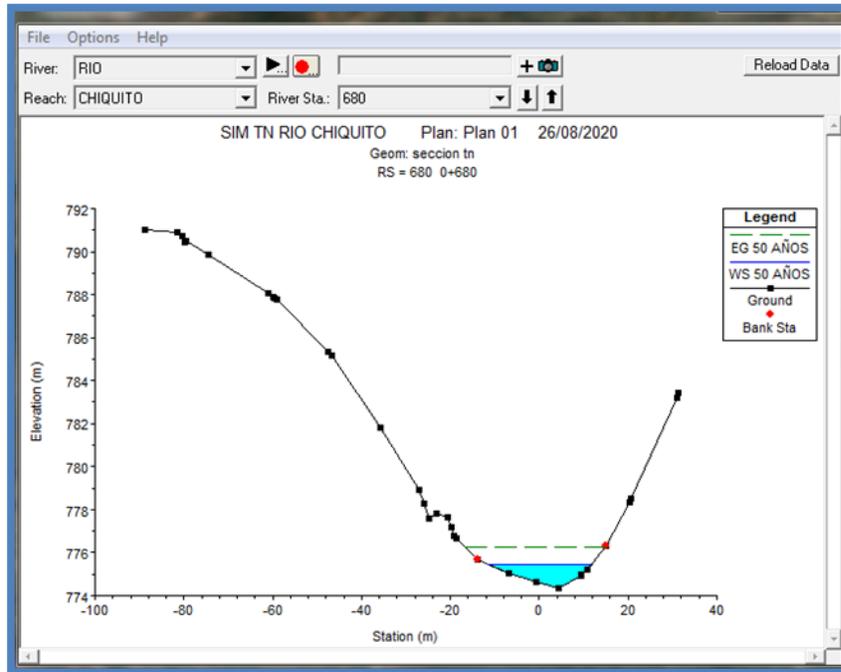


Ilustración 43. Sección transversal 0+680.00 aguas arriba.

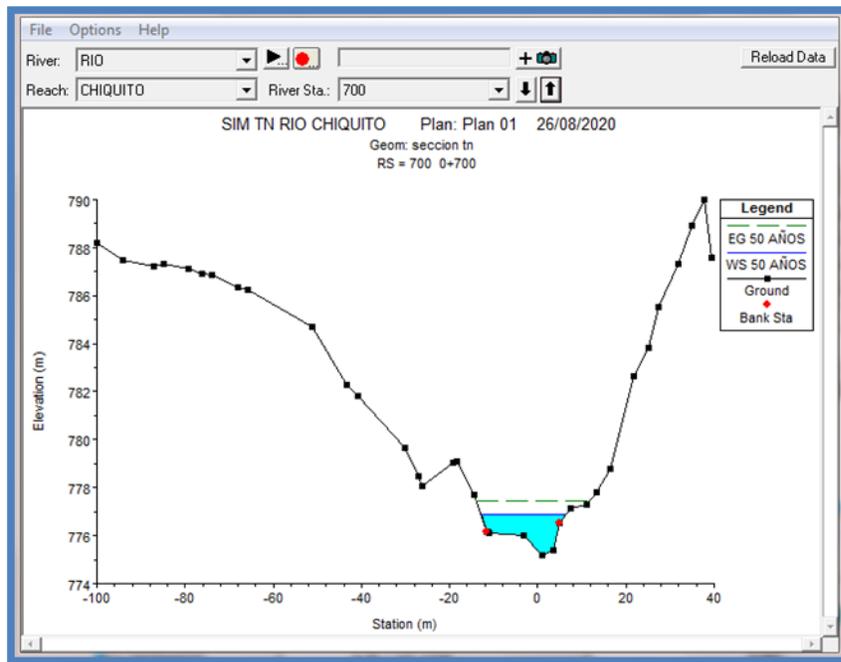


Ilustración 44. Sección transversal 0+700.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

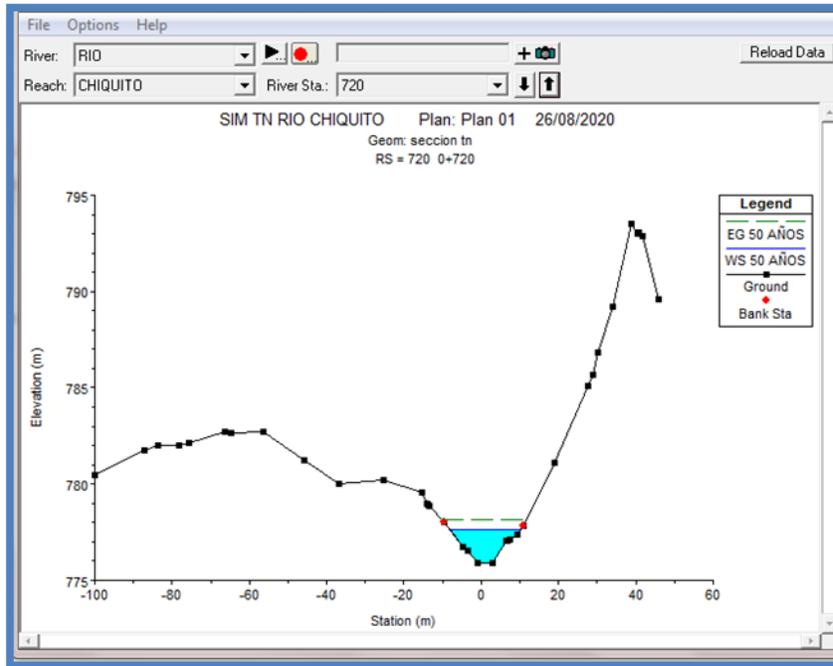


Ilustración 45. Sección transversal 0+720.00 aguas arriba.

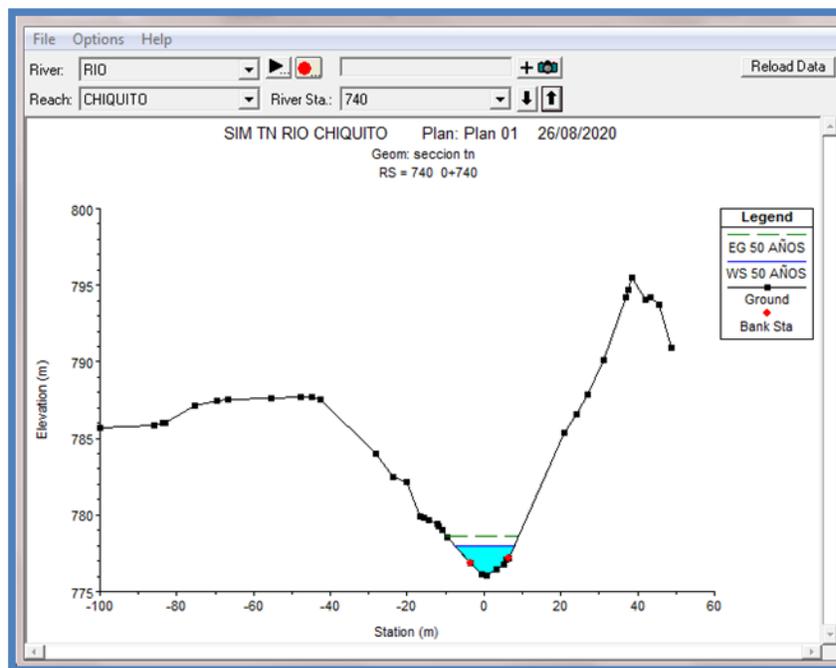


Ilustración 46. Sección transversal 0+740.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GRO SMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

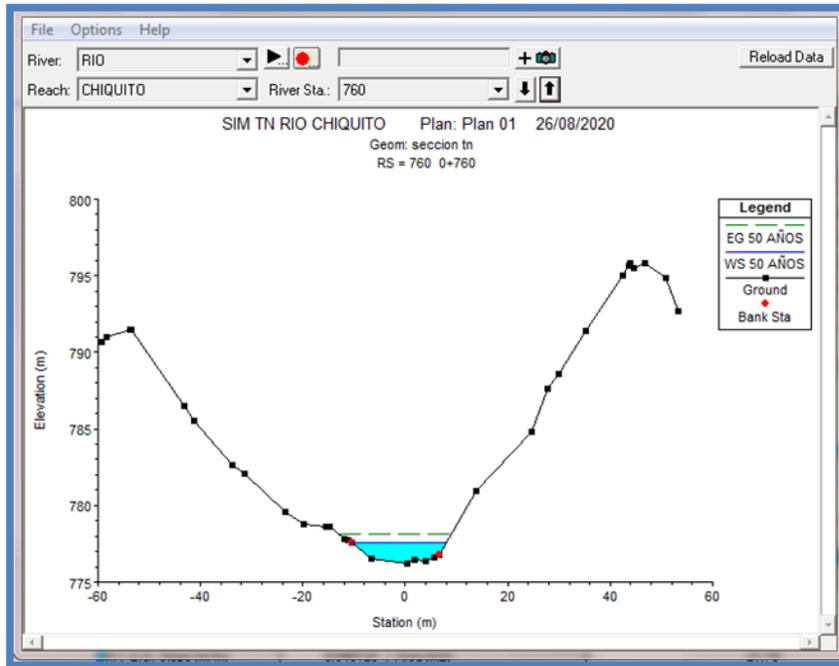


Ilustración 47. Sección transversal 0+760.00 aguas arriba.

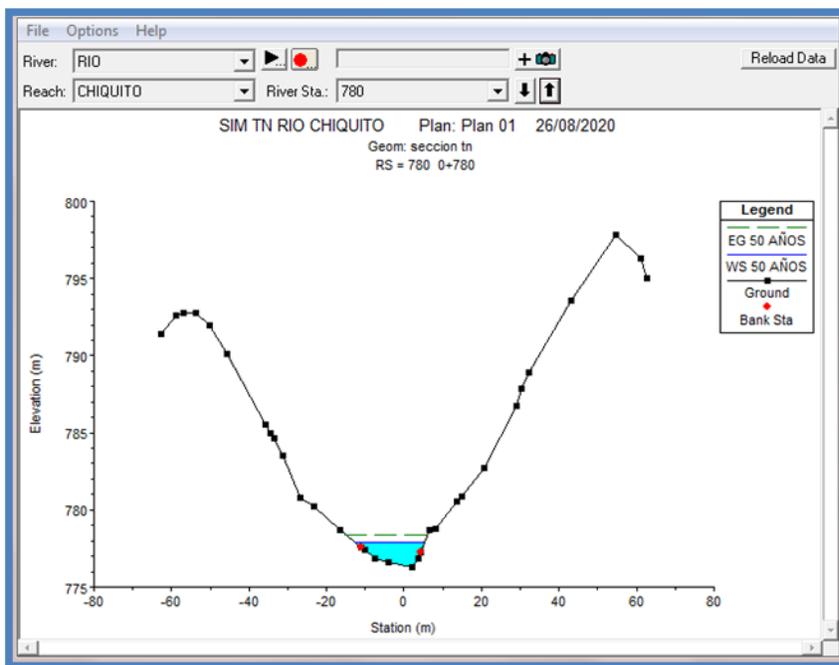


Ilustración 48. Sección transversal 0+780.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

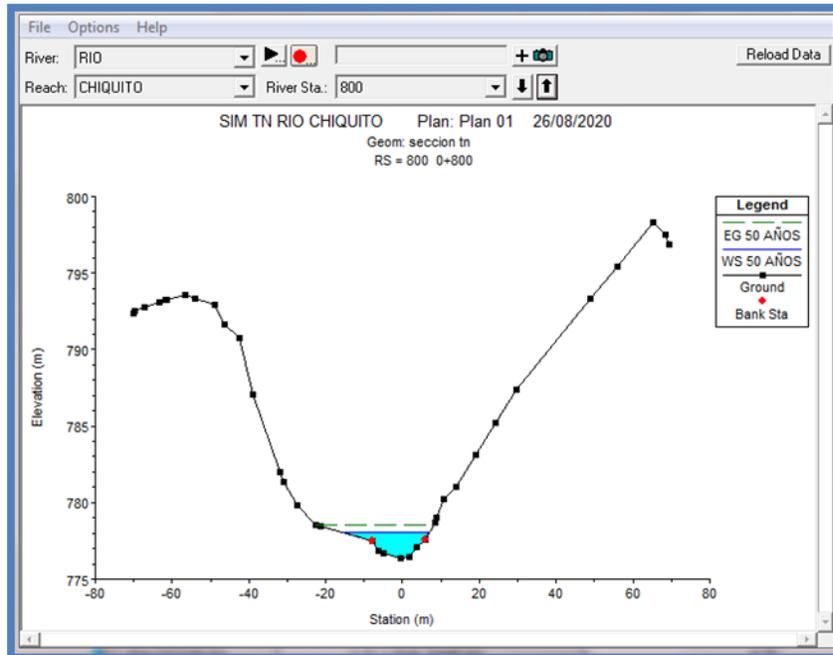


Ilustración 49. Sección transversal 0+800.00 aguas arriba.

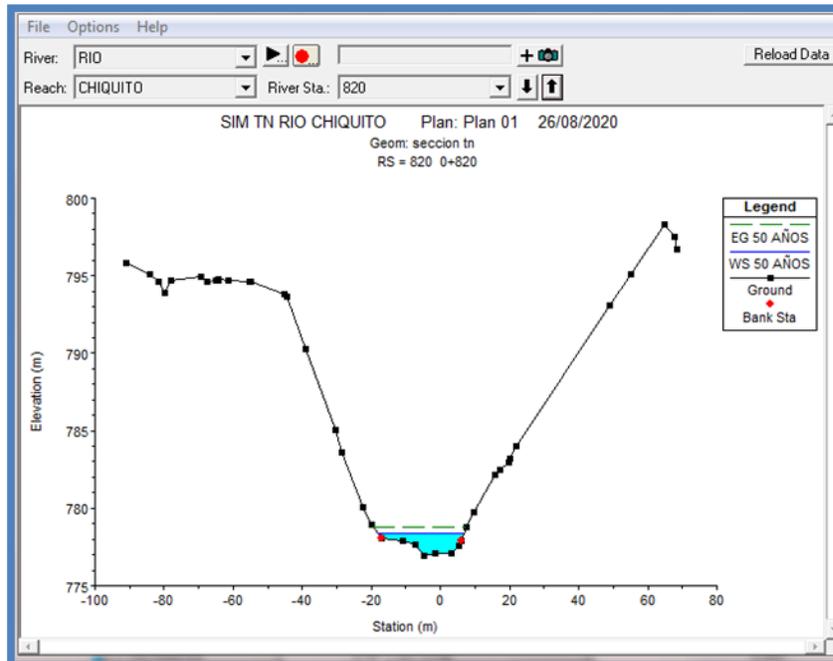


Ilustración 50. Sección transversal 0+820.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

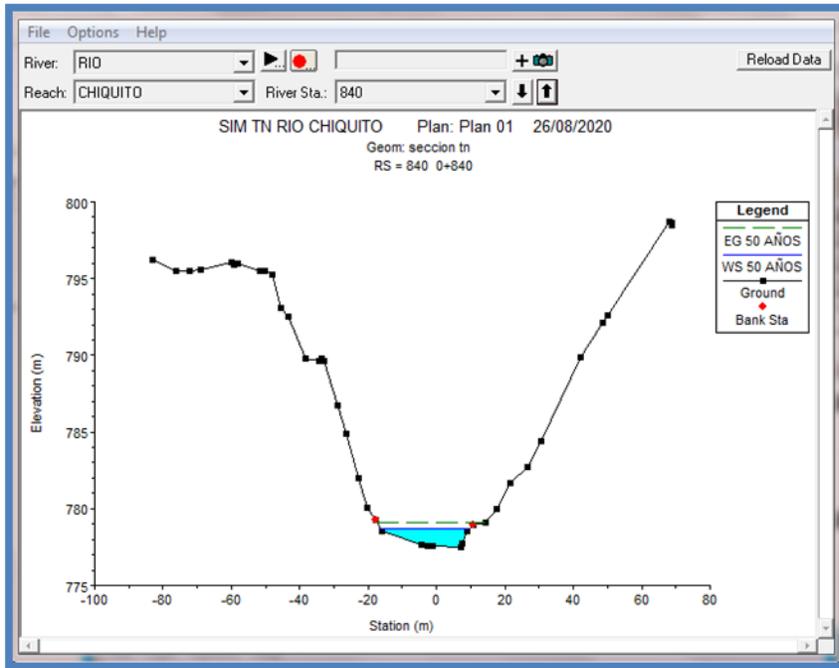


Ilustración 51. Sección transversal 0+840.00 aguas arriba.

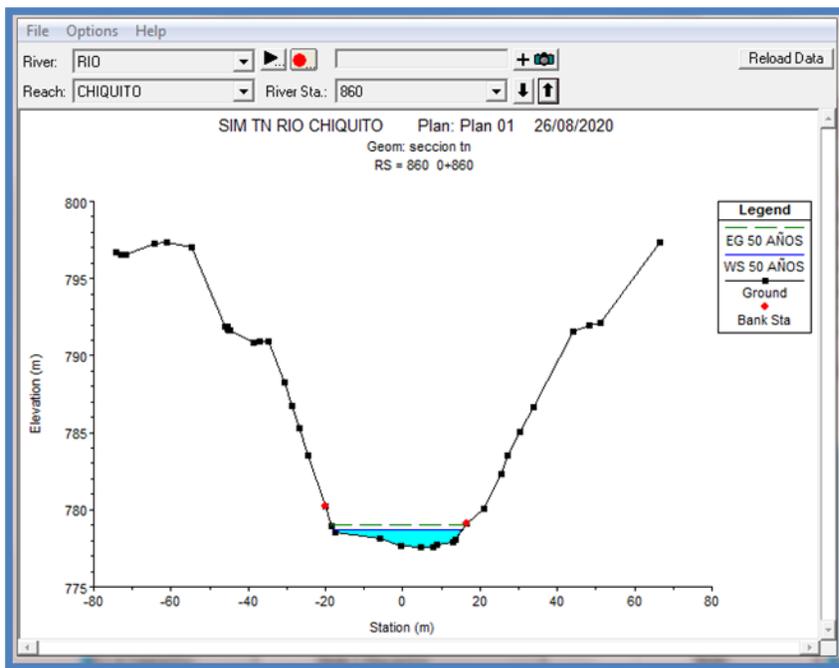


Ilustración 52. Sección transversal 0+860.00 aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Plan: Plan 01 RIO CHIQUITO RS: 540 Profile: 50 AÑOS				
E.G. Elev (m)	774.29	Element	Left OB	Channel
Vel Head (m)	0.38	Wt. n-Val		0.060
W.S. Elev (m)	773.91	Reach Len. (m)	4.83	5.00
Crit W.S. (m)	773.91	Flow Area (m2)		21.78
E.G. Slope (m/m)	0.040126	Area (m2)		21.78
Q Total (m3/s)	59.60	Flow (m3/s)		59.60
Top Width (m)	29.18	Top Width (m)		29.18
Vel Total (m/s)	2.74	Avg. Vel. (m/s)		2.74
Max Chl Dpth (m)	1.22	Hydr. Depth (m)		0.75
Conv. Total (m3/s)	297.5	Conv. (m3/s)		297.5
Length W/d. (m)		Wetted Per. (m)		29.36
Min Ch El (m)	772.70	Shear (N/m2)		291.97
Alpha	1.00	Stream Power (N/m s)	4787.79	0.00
Frctn Loss (m)		Cum Volume (1000 m3)	0.01	10.73
C & E Loss (m)		Cum SA (1000 m2)	0.09	12.45

Errors, Warnings and Notes

Warning: The energy equation could not be balanced within the specified number of iterations. The program used critical depth for the water surface and continued on with the calculations.

Tabla 1.2. Datos de la sección de sitio de cruce, en su forma natural.

HEC-RAS Plan: Plan 01 River: RIO Reach: CHIQUITO Profile: 50 AÑOS												
Reach	River Sta	Profile	Q Total (m3/s)	Min Ch El (m)	W.S. Elev (m)	Crit W.S. (m)	E.G. Elev (m)	E.G. Slope (m/m)	Vel Chnl (m/s)	Flow Area (m2)	Top Width (m)	Froude # Chl
CHIQUITO	860	50 AÑOS	59.60	777.53	778.66	778.66	779.01	0.040424	2.61	22.86	33.10	1.00
CHIQUITO	840	50 AÑOS	59.60	777.51	778.68	778.68	779.09	0.038628	2.83	21.06	25.88	1.00
CHIQUITO	820	50 AÑOS	59.60	776.94	778.37	778.37	778.80	0.036711	2.91	20.67	24.92	0.99
CHIQUITO	800	50 AÑOS	59.60	776.39	778.07	778.07	778.56	0.026398	3.16	20.22	22.54	0.89
CHIQUITO	780	50 AÑOS	59.60	776.26	777.87	777.87	778.41	0.032574	3.27	18.54	17.97	0.97
CHIQUITO	760	50 AÑOS	59.60	776.17	777.60	777.60	778.12	0.034641	3.20	18.86	18.83	0.99
CHIQUITO	740	50 AÑOS	59.60	776.06	778.00	778.00	778.59	0.026685	3.53	18.13	15.76	0.92
CHIQUITO	720	50 AÑOS	59.60	775.88	777.63	777.63	778.15	0.036867	3.19	18.68	18.30	1.01
CHIQUITO	700	50 AÑOS	59.60	775.16	776.87	776.91	777.43	0.038038	3.33	18.27	19.12	1.03
CHIQUITO	680	50 AÑOS	59.60	774.32	775.47	775.71	776.26	0.100239	3.93	15.18	23.52	1.56
CHIQUITO	660	50 AÑOS	59.60	773.87	774.99	774.99	775.42	0.036053	2.91	20.67	24.82	0.99
CHIQUITO	640	50 AÑOS	59.60	773.31	774.51	774.51	774.96	0.037266	3.00	19.89	21.80	1.00
CHIQUITO	620	50 AÑOS	59.60	773.26	774.43	774.43	774.89	0.037629	3.00	19.88	21.95	1.01
CHIQUITO	600	50 AÑOS	59.60	772.98	774.19	774.19	774.65	0.037268	3.01	19.77	21.57	1.00
CHIQUITO	580	50 AÑOS	59.60	772.91	774.10	774.10	774.53	0.038655	2.97	20.67	24.53	0.97
CHIQUITO	570	50 AÑOS	59.60	773.00	774.16	774.16	774.58	0.038357	2.88	20.69	24.75	1.01
CHIQUITO	560	50 AÑOS	59.60	773.07	774.27	774.27	774.70	0.037631	2.91	20.47	23.72	1.00
CHIQUITO	550	50 AÑOS	59.60	772.83	774.03	774.03	774.45	0.037161	2.85	20.98	25.65	0.99
CHIQUITO	545	50 AÑOS	59.60	772.71	773.95	773.95	774.36	0.038386	2.83	21.05	25.89	1.00
CHIQUITO	540	50 AÑOS	59.60	772.70	773.91	773.91	774.29	0.040126	2.74	21.78	29.18	1.01
CHIQUITO	535	50 AÑOS	59.60	772.74	773.87	773.87	774.24	0.039230	2.72	21.91	29.12	1.00
CHIQUITO	530	50 AÑOS	59.60	772.79	773.76	773.76	774.17	0.039265	2.80	21.25	26.90	1.01
CHIQUITO	520	50 AÑOS	59.60	772.54	773.49	773.49	773.89	0.039350	2.82	21.16	26.50	1.01
CHIQUITO	510	50 AÑOS	59.60	772.28	773.30	773.30	773.72	0.039077	2.90	20.54	24.23	1.01
CHIQUITO	500	50 AÑOS	59.60	772.01	773.17	773.17	773.62	0.039118	2.97	20.08	22.70	1.01
CHIQUITO	480	50 AÑOS	59.60	772.08	773.17	773.17	773.65	0.037888	3.06	19.47	20.64	1.01
CHIQUITO	460	50 AÑOS	59.60	771.69	772.94	772.94	773.42	0.037241	3.07	19.44	20.54	1.01
CHIQUITO	440	50 AÑOS	59.60	771.72	773.08	773.08	773.55	0.037508	3.03	19.65	21.31	1.01
CHIQUITO	420	50 AÑOS	59.60	771.69	772.76	772.76	773.16	0.038604	2.81	21.23	26.45	1.00
CHIQUITO	400	50 AÑOS	59.60	771.11	772.35	772.35	772.80	0.038198	2.96	20.17	23.04	1.01
CHIQUITO	380	50 AÑOS	59.60	770.53	771.90	771.90	772.41	0.036559	3.17	18.81	18.60	1.01
CHIQUITO	360	50 AÑOS	59.60	770.20	771.85	771.85	772.36	0.036280	3.15	18.92	18.72	1.00
CHIQUITO	340	50 AÑOS	59.60	770.22	771.48	771.48	771.94	0.037974	2.98	20.02	22.49	1.01
CHIQUITO	320	50 AÑOS	59.60	770.20	771.91	771.91	772.29	0.040181	2.74	21.78	28.76	1.00
CHIQUITO	300	50 AÑOS	59.60	770.23	771.28	771.28	771.63	0.042278	2.61	22.85	33.01	1.00
CHIQUITO	280	50 AÑOS	59.60	768.80	770.69	770.69	771.09	0.045096	2.82	21.13	26.49	1.01
CHIQUITO	260	50 AÑOS	59.60	768.05	769.00	769.21	769.73	0.108228	3.79	15.71	26.82	1.58
CHIQUITO	240	50 AÑOS	59.60	767.53	768.92	768.92	769.33	0.038250	2.86	20.84	25.03	1.00

Tabla 1.3. Datos las secciones de la estación 0+000 a la estación 0+860.00, en su forma natural y con el gasto de diseño calculado.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: slloc.grosma@gmail.com

Servicio: ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

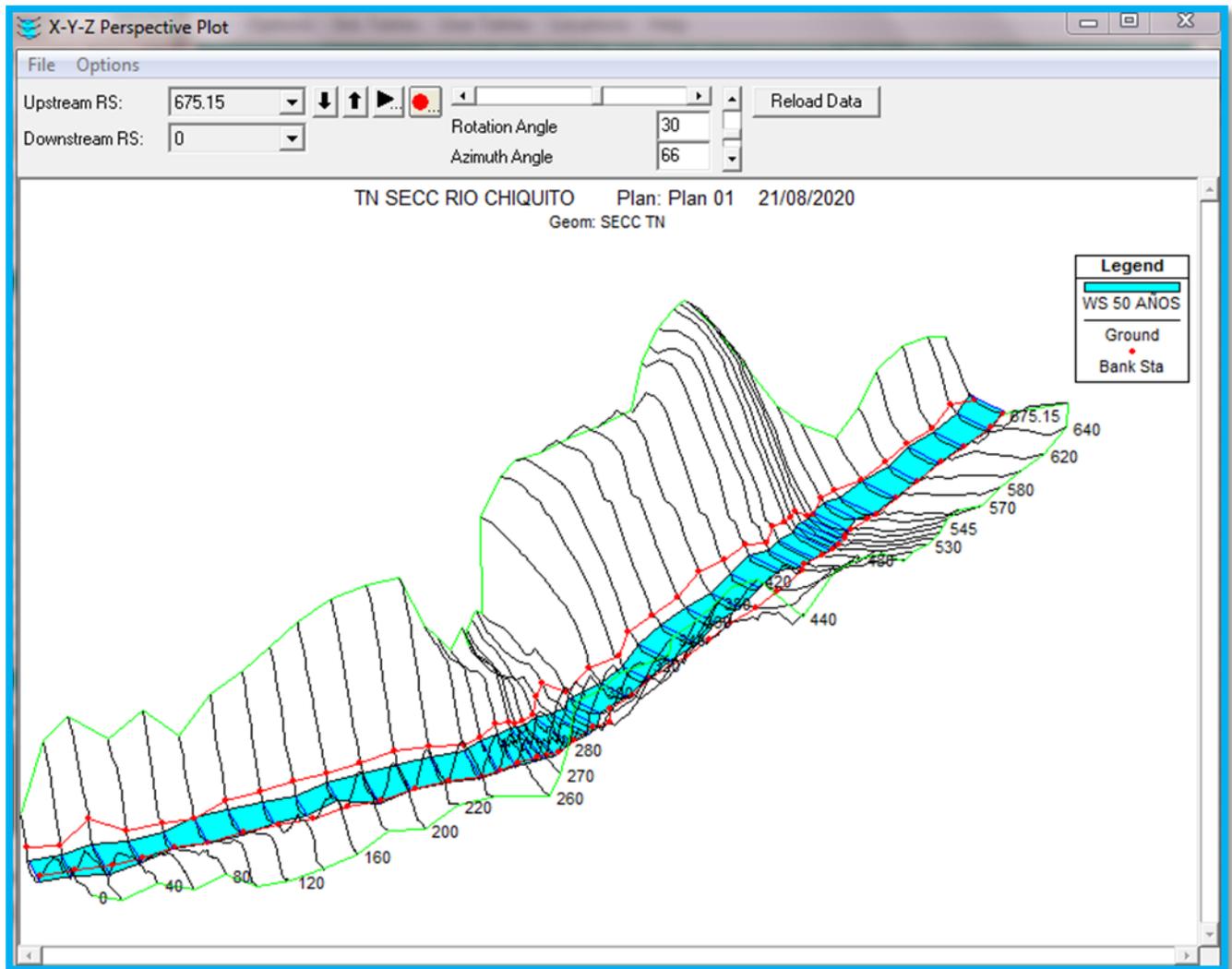


Ilustración 53. Vista bidimensional de las secciones en el cauce principal.

Las secciones transversales de la zona de estudio del cauce se muestran en el plano de sección del apartado plano topo-hidráulicos del cual se refieren a aguas abajo, la estación 0+540.00 es el sitio de cruce que se está analizando y de la 0+540.00 a la 0+860.00 se refieren a aguas arriba del puente.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

SEGUNDA SIMULACIÓN: TERRENO NATURAL CON ESTRUCTURA PROPUESTA

En esta simulación se hizo pasar el gasto de diseño en el terreno natural, con la estructura propuesta ubicada en el sitio de cruce.

La estructura propuesta está formada por un claro de 40.00 m, teniendo una longitud total de 40.70 m. La estructura está constituida por 2 estribos proponiendo una altura suficiente para que el lecho inferior de las trabes tengan la altura suficiente para que el bordo libre sea mayor al nivel de aguas de diseño metros.

Para la colocación de fronteras se decide considerar un flujo mixto ya que de aguas arriba hasta el sitio de cruce se comporta como flujo subcrítico y después de la estructura propuesta el flujo se convierte en supercrítico. Debido a la colocación de la estructura propuesta esta hace que el comportamiento del flujo sufra un cambio.

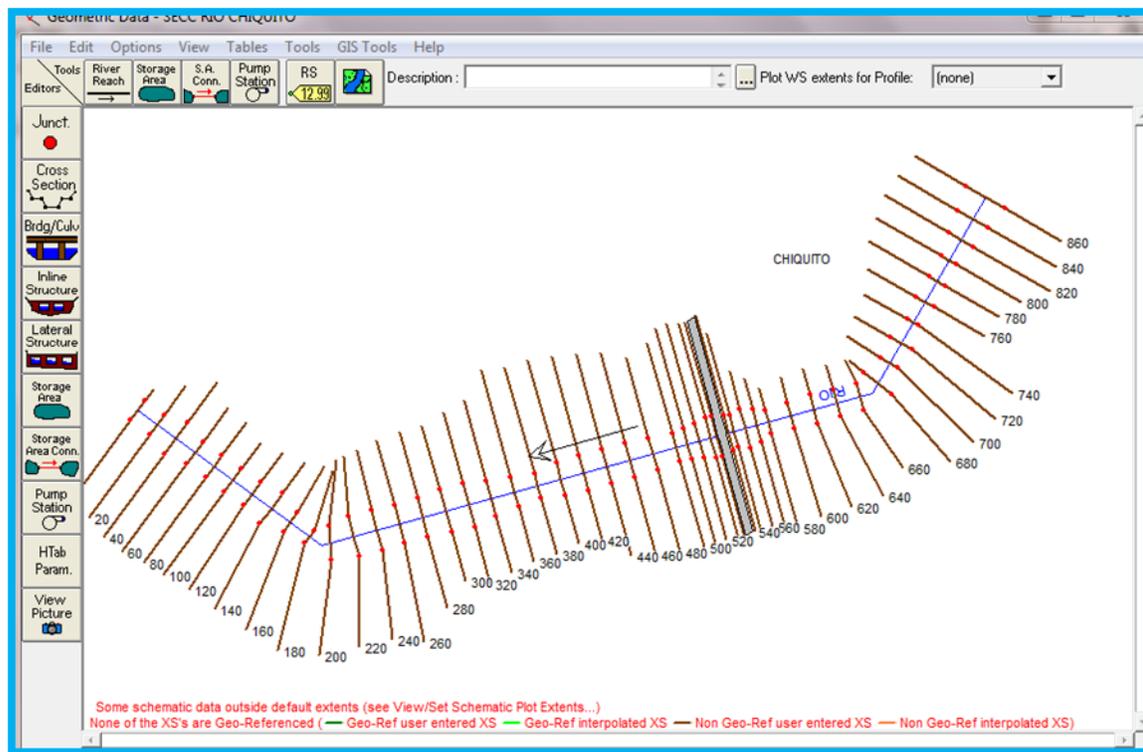


Ilustración 54. Planta del cauce con estructura propuesta.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: slouc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

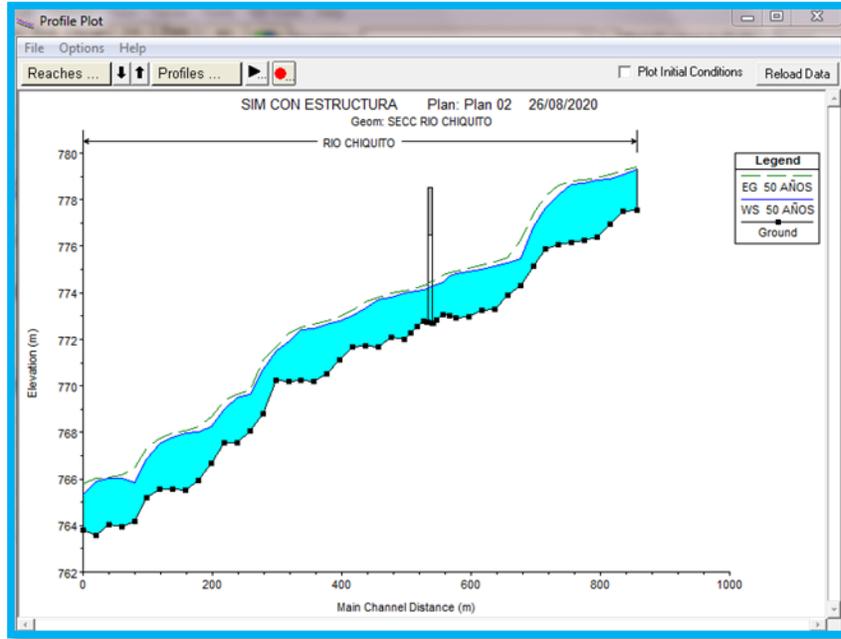


Ilustración 55. Perfil del cauce con la estructura del puente propuesto.

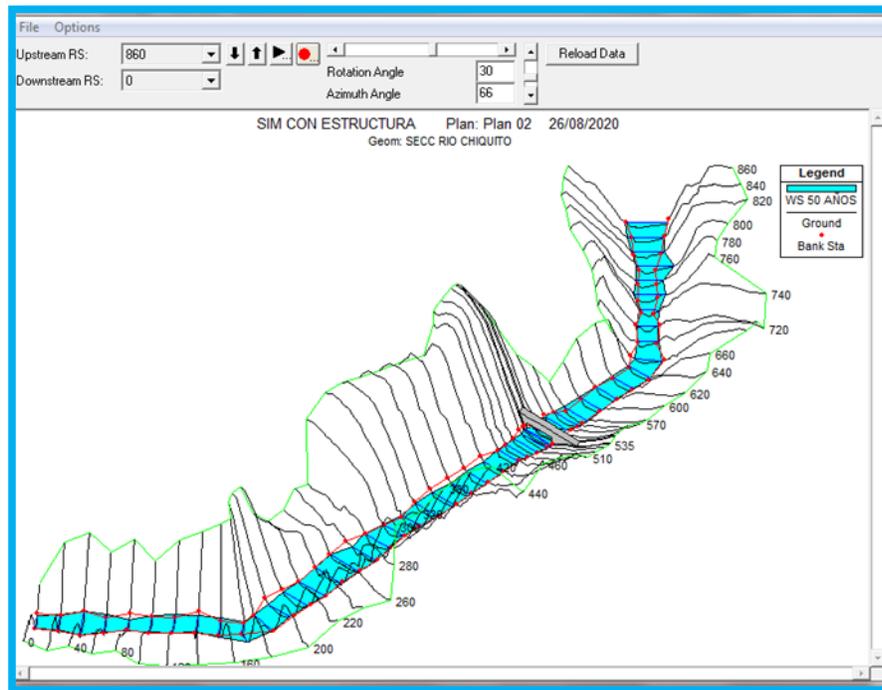


Ilustración 56. Vista bidimensional del puente propuesto y del cauce principal.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

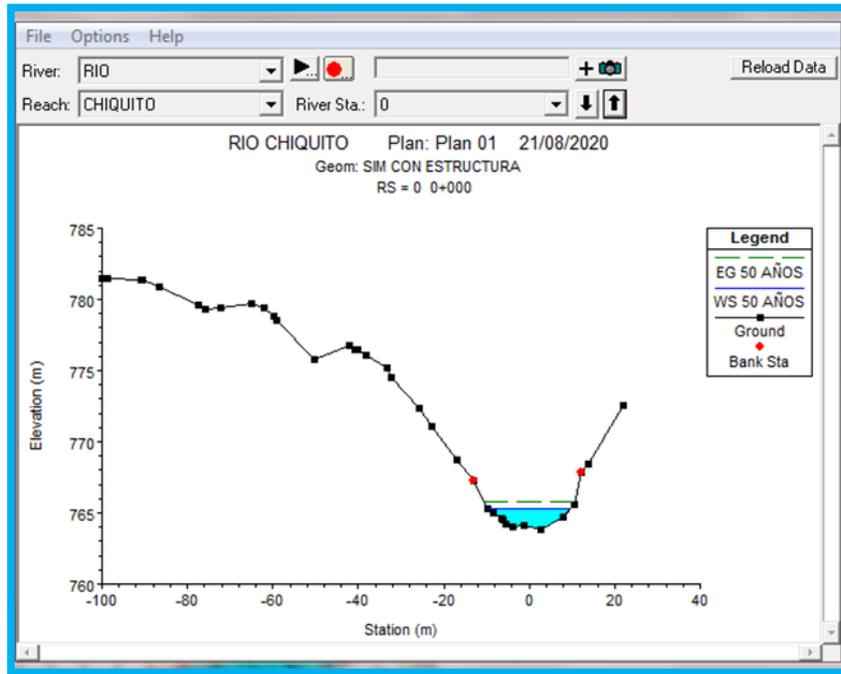


Ilustración 57. Sección 0+000.00, sección transversal, aguas abajo.

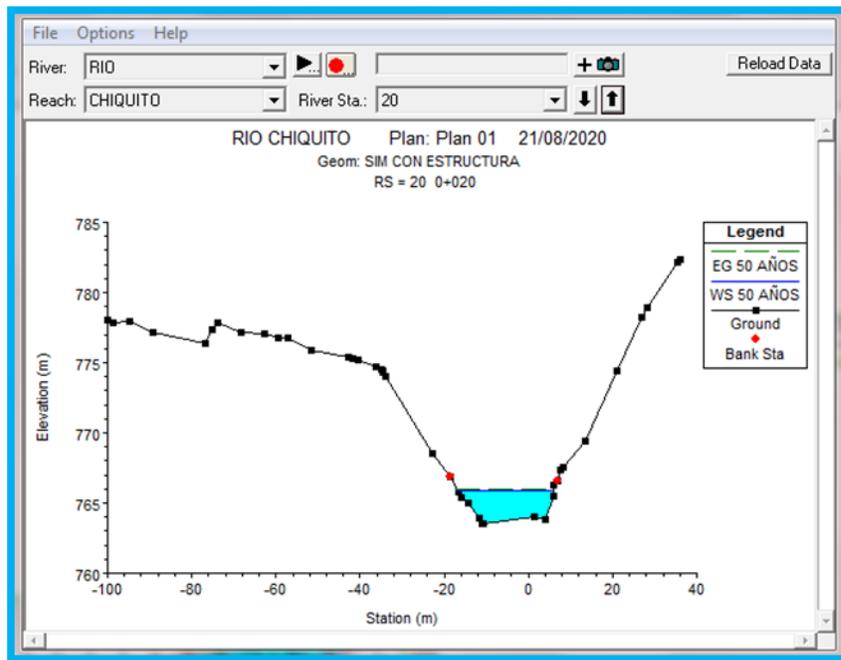


Ilustración 58. Sección 0+020.00, sección transversal aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

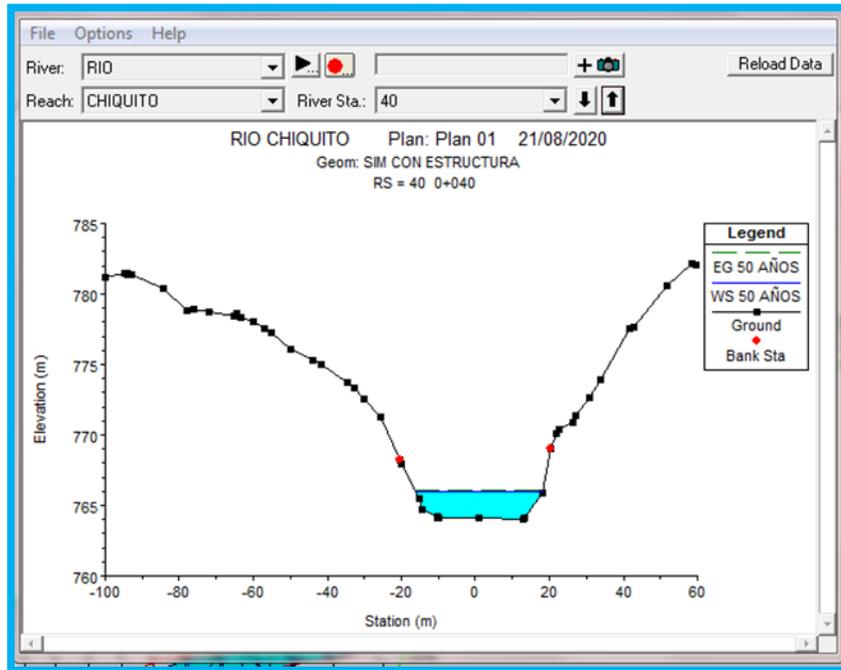


Ilustración 59. Sección 0+040.00, sección transversal aguas abajo

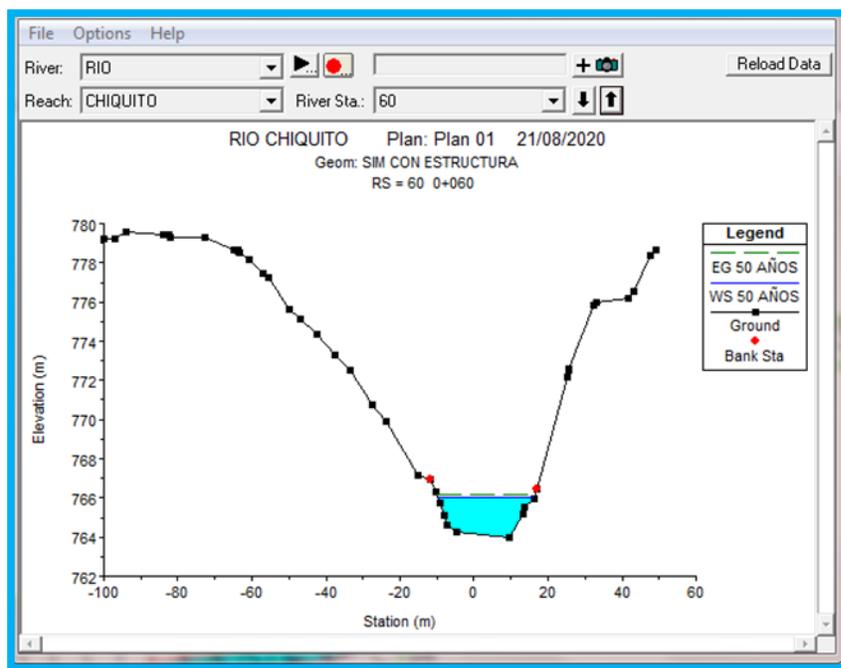


Ilustración 60. Sección 0+060.00, sección transversal aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

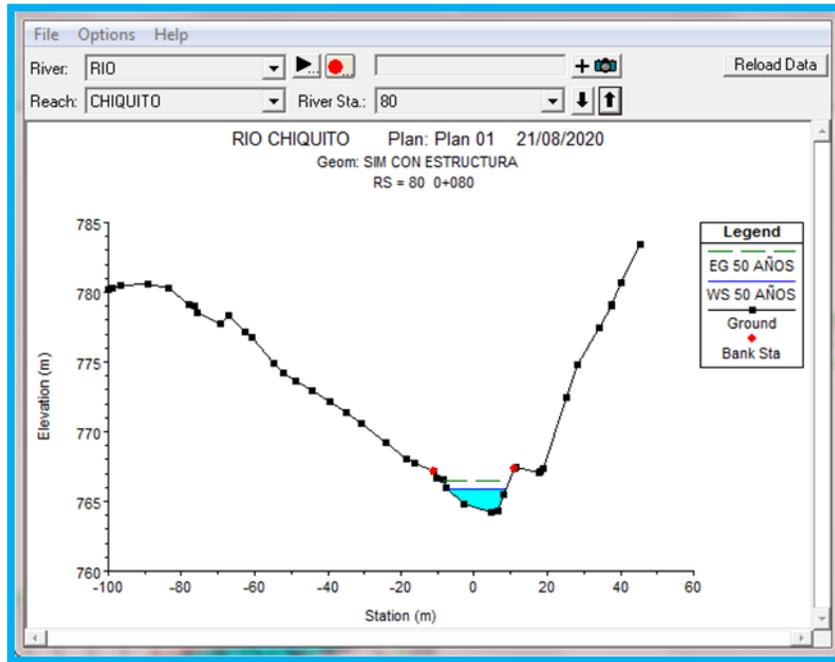


Ilustración 61. Sección 0+080.00, sección transversal aguas abajo

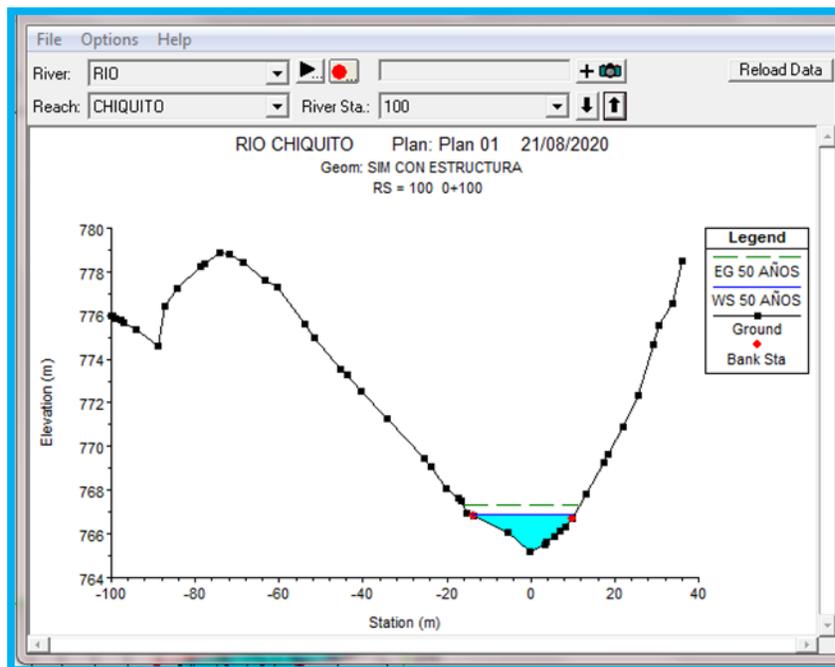


Ilustración 62. Sección 0+100.00, sección transversal aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

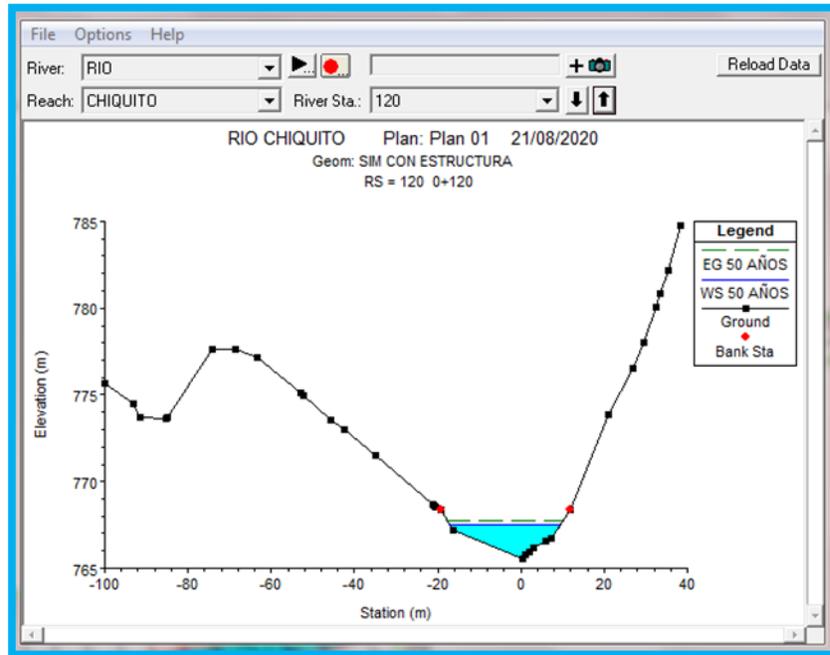


Ilustración 63. Sección 0+120.00, sección transversal aguas abajo

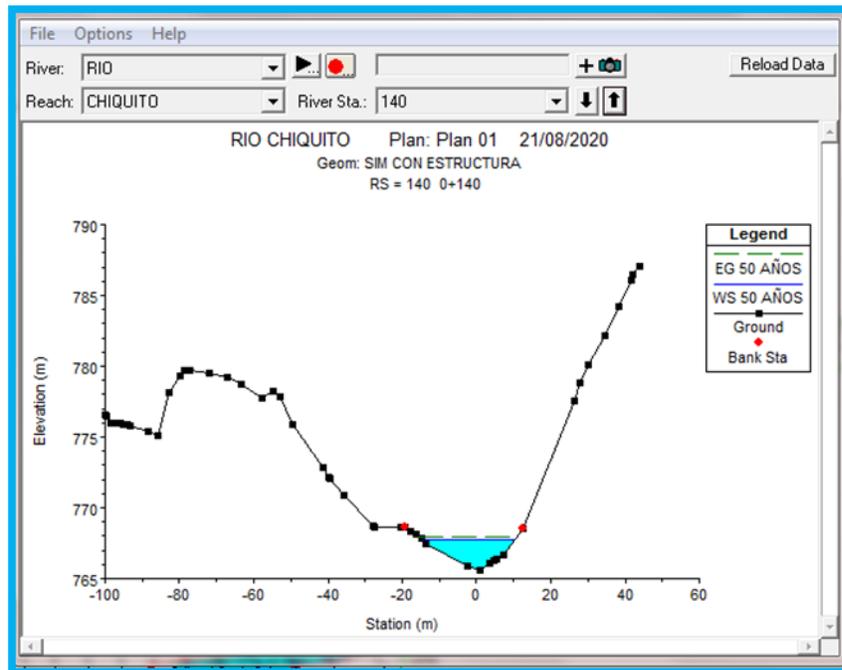


Ilustración 64. Sección 0+140.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

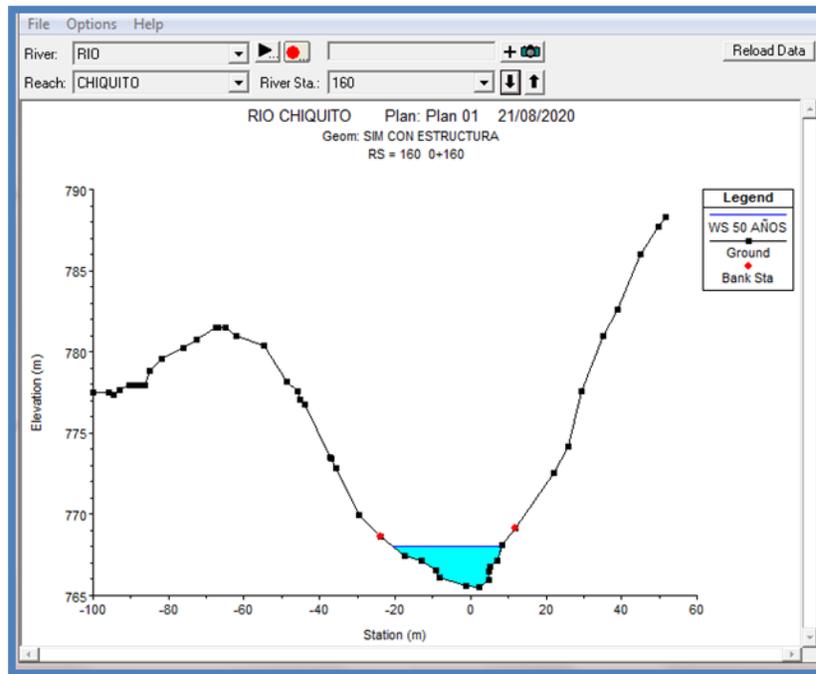


Ilustración 65. Sección 0+160.00, sección transversal aguas abajo.

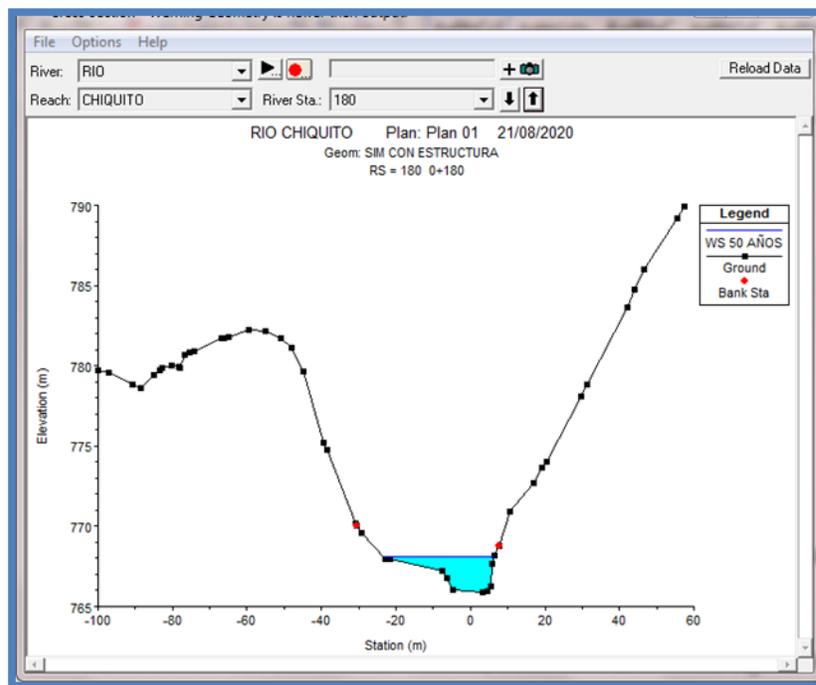


Ilustración 66. Sección 0+180.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

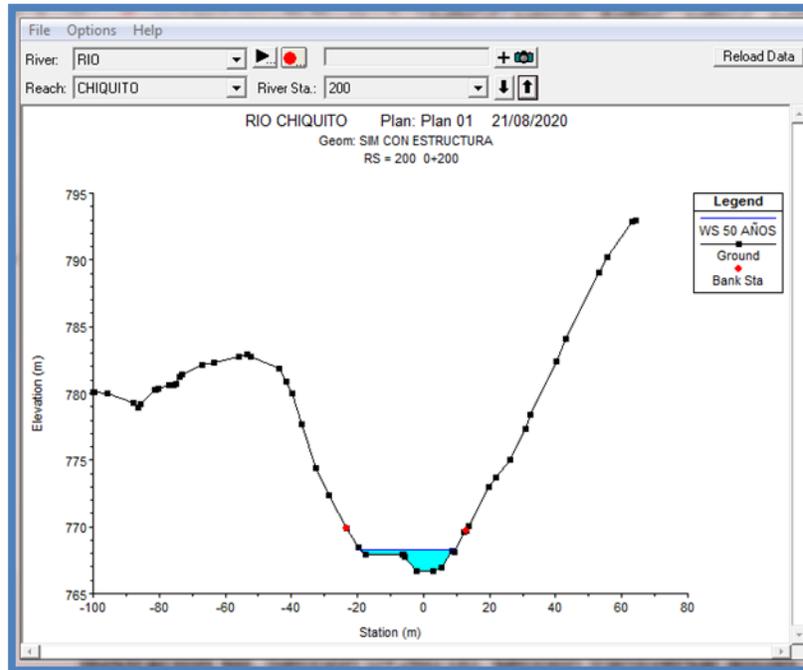


Ilustración 67. Sección 0+200.00, sección transversal aguas abajo.

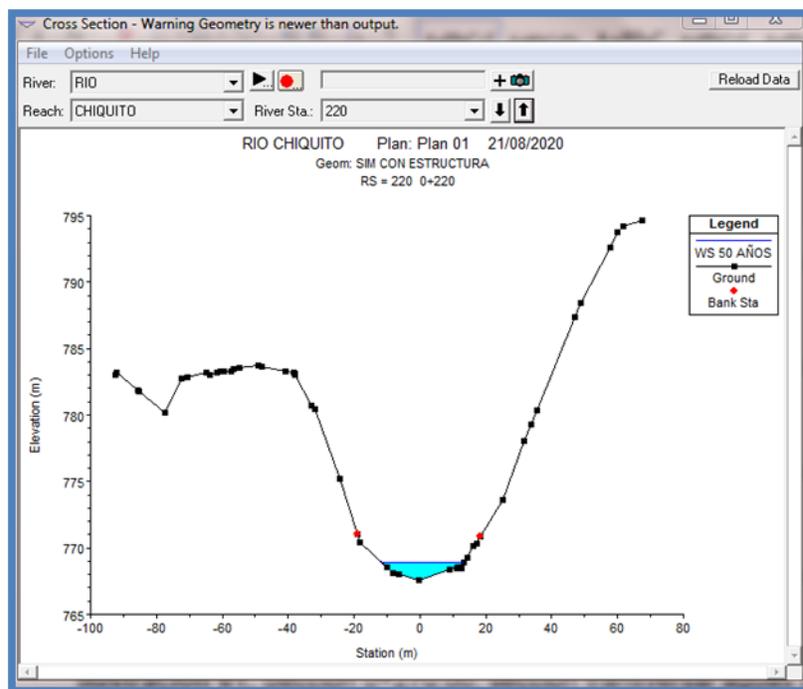


Ilustración 68. Sección 0+220.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

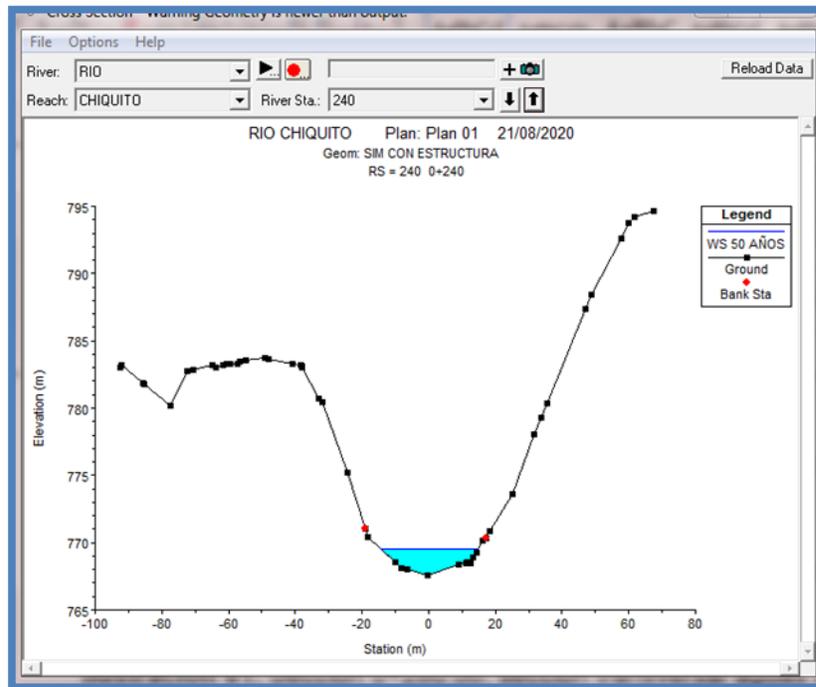


Ilustración 69. Sección 0+240.00, sección transversal aguas abajo.

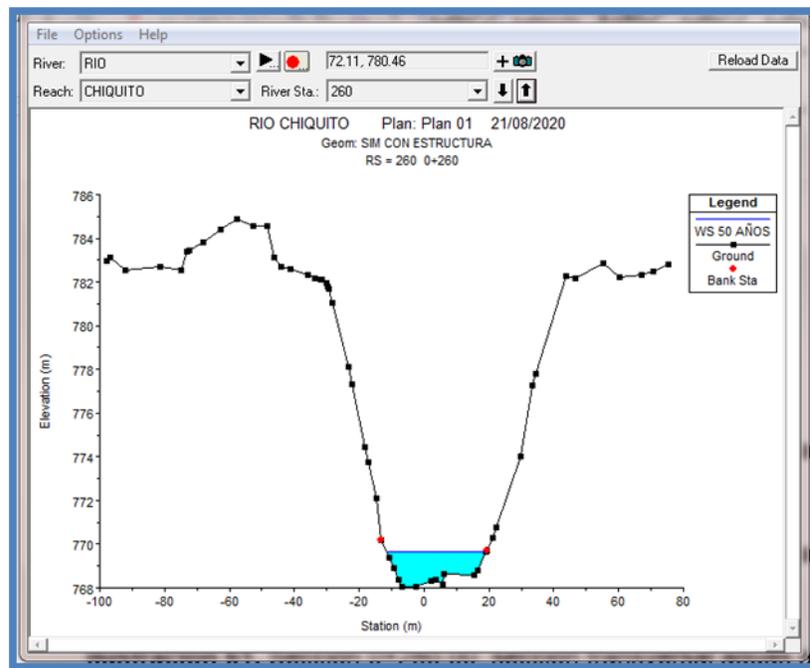


Ilustración 70. Sección 0+260.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

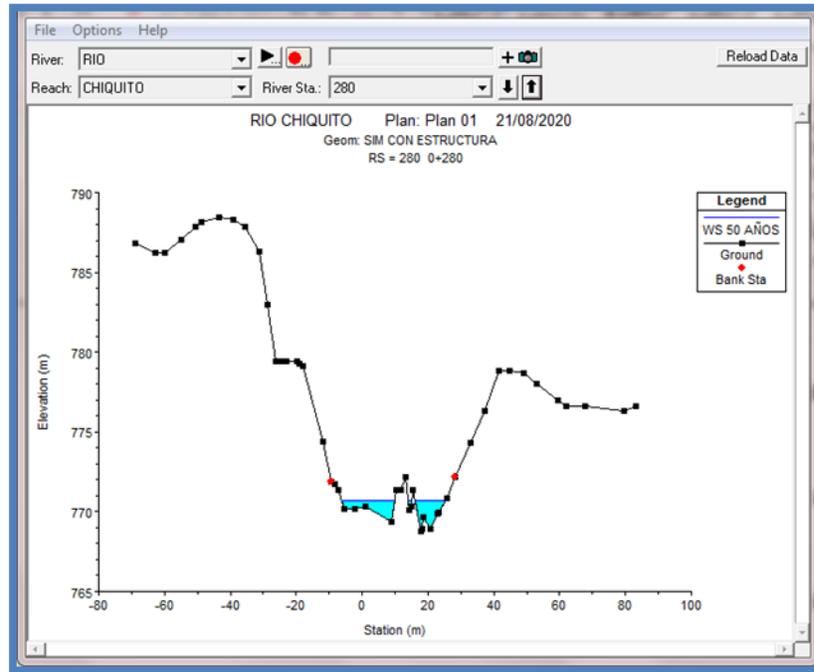


Ilustración 71. Sección 0+280.00, sección transversal aguas abajo.

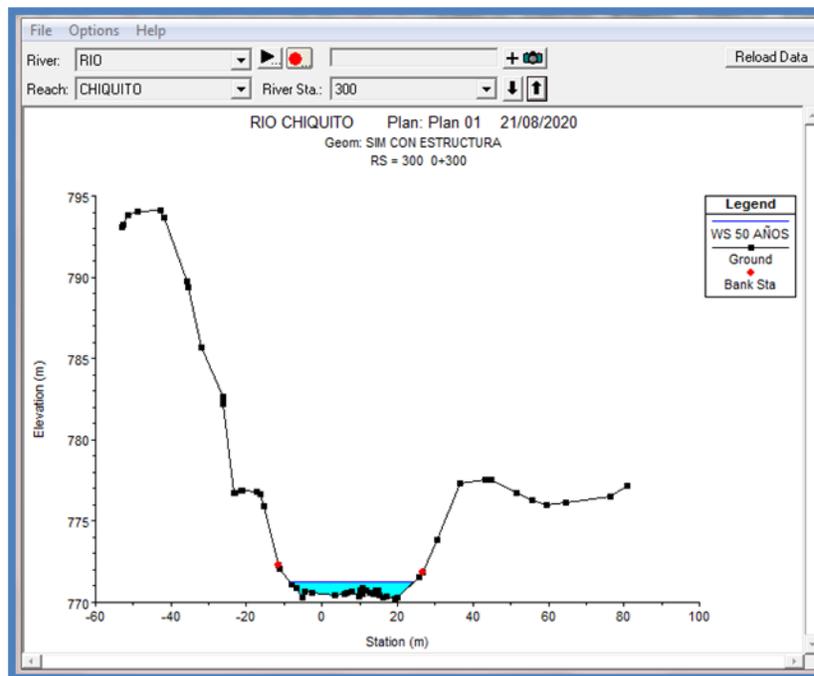


Ilustración 72. Sección 0+300.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

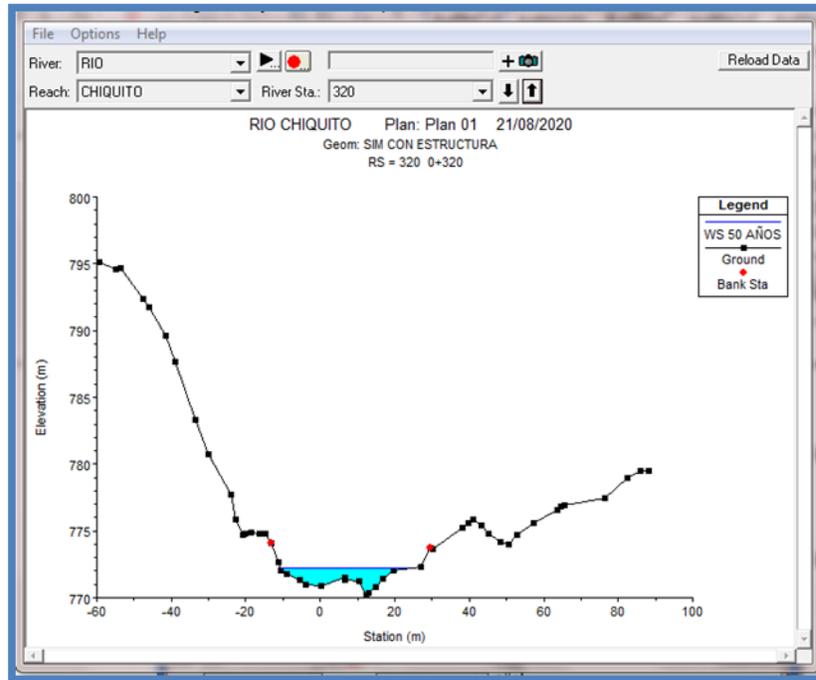


Ilustración 73. Sección 0+320.00, sección transversal aguas abajo

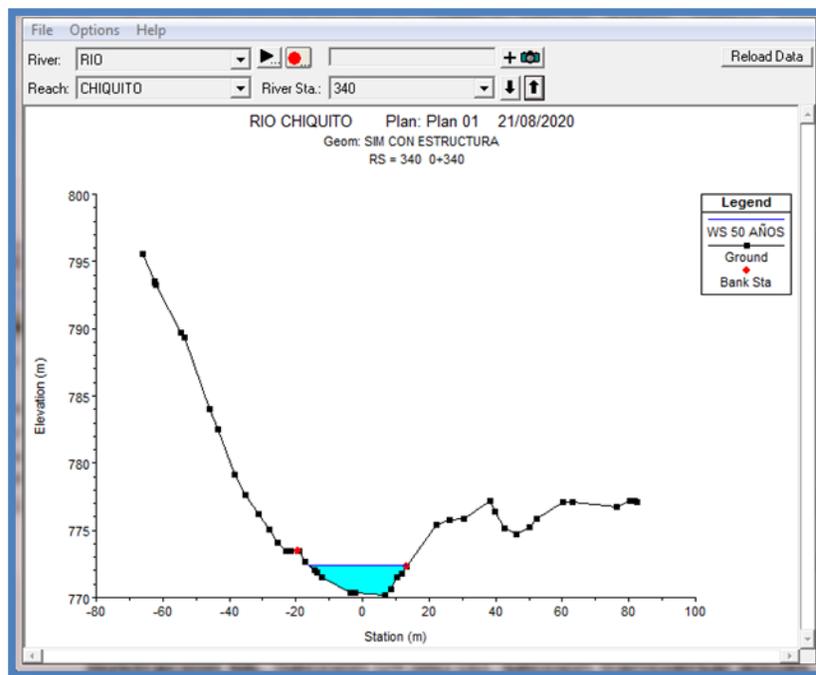


Ilustración 74. Sección 0+340.00, sección transversal aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GRO SMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

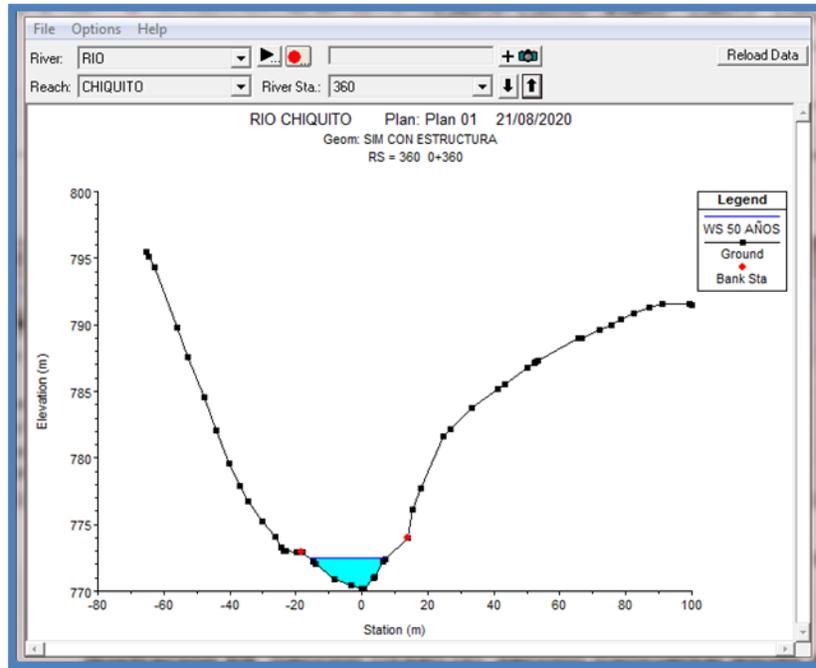


Ilustración 75. Sección 0+360.00, sección transversal aguas abajo.

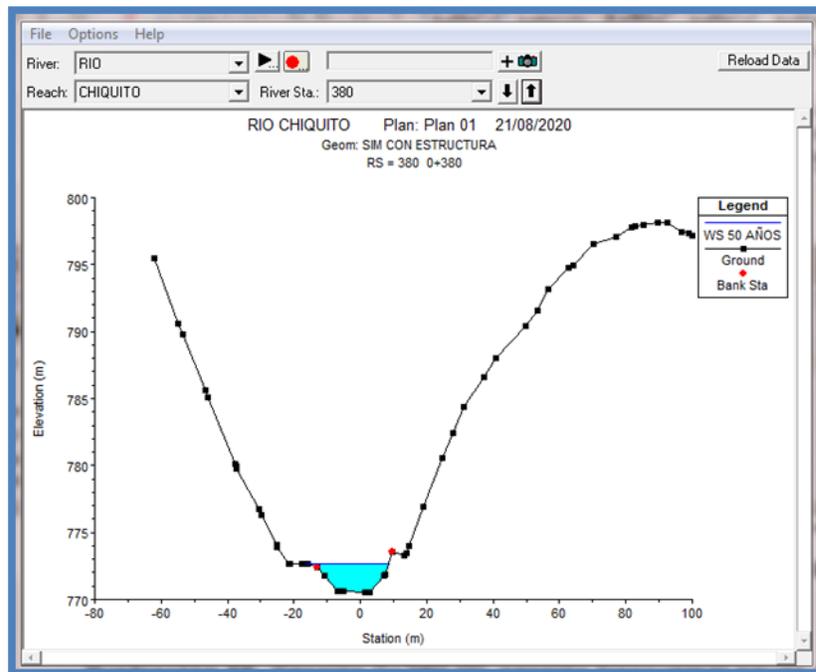


Ilustración 76. Sección 0+380.00, sección transversal aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sl oc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

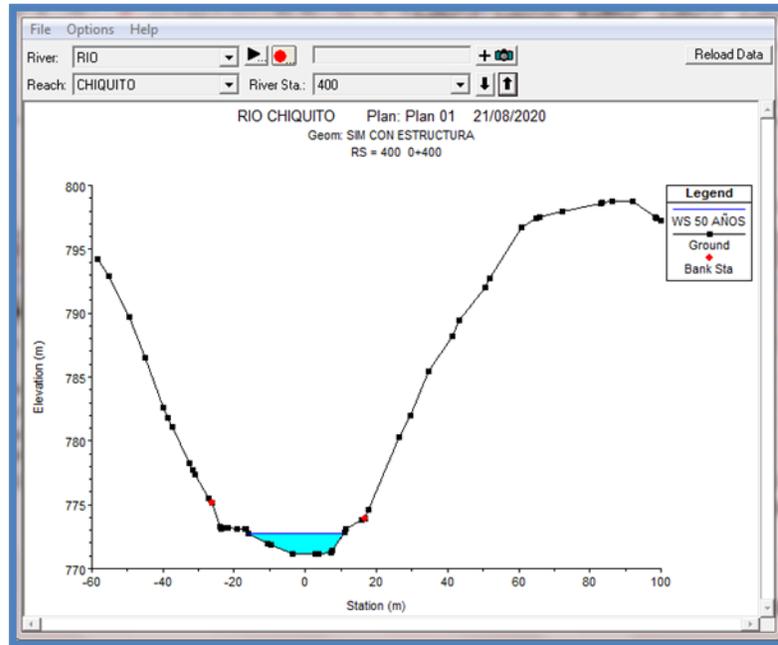


Ilustración 77. Sección 0+400.00, sección transversal aguas abajo

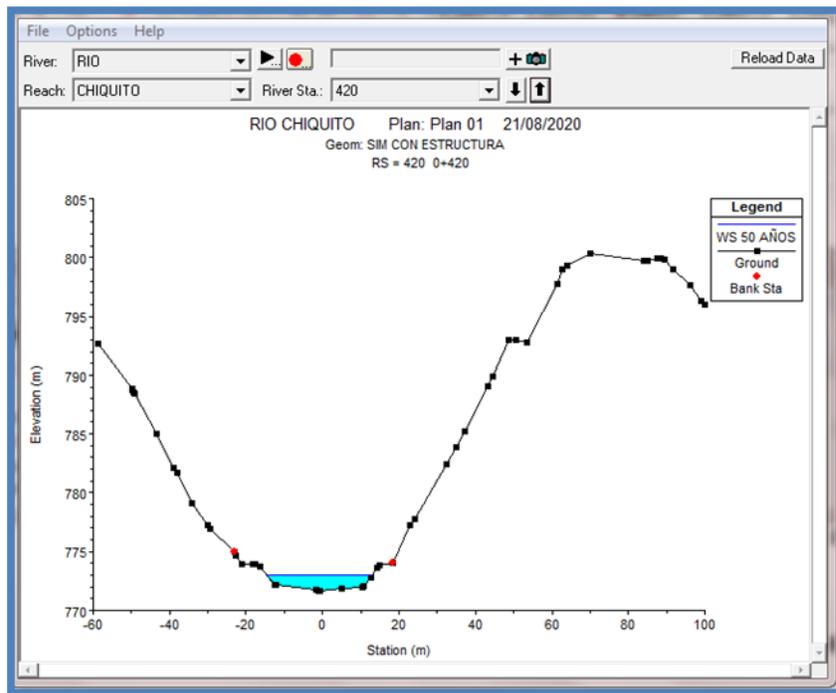


Ilustración 78. Sección 0+420.00, sección transversal aguas abajo



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

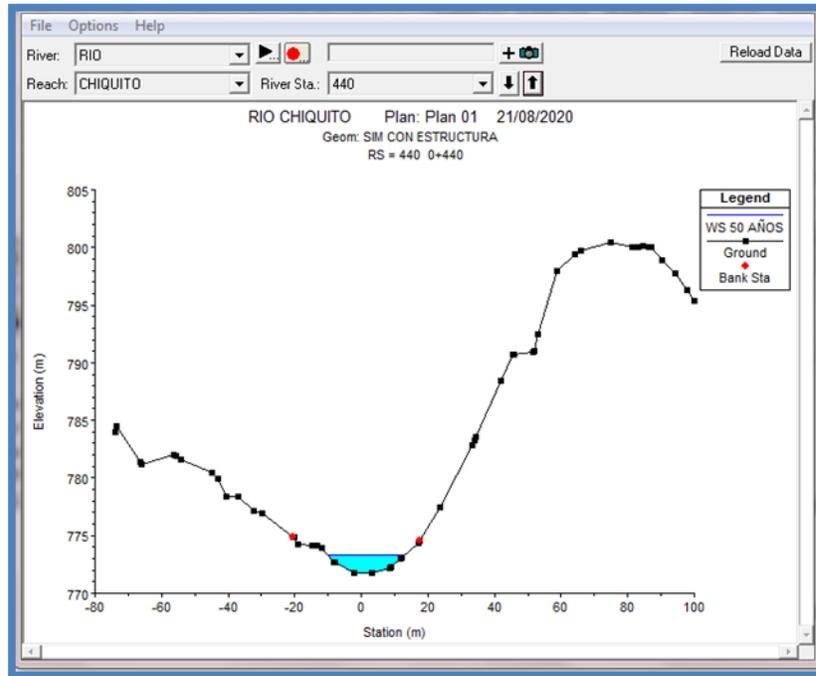


Ilustración 79. Sección 0+440.00, sección transversal aguas abajo.

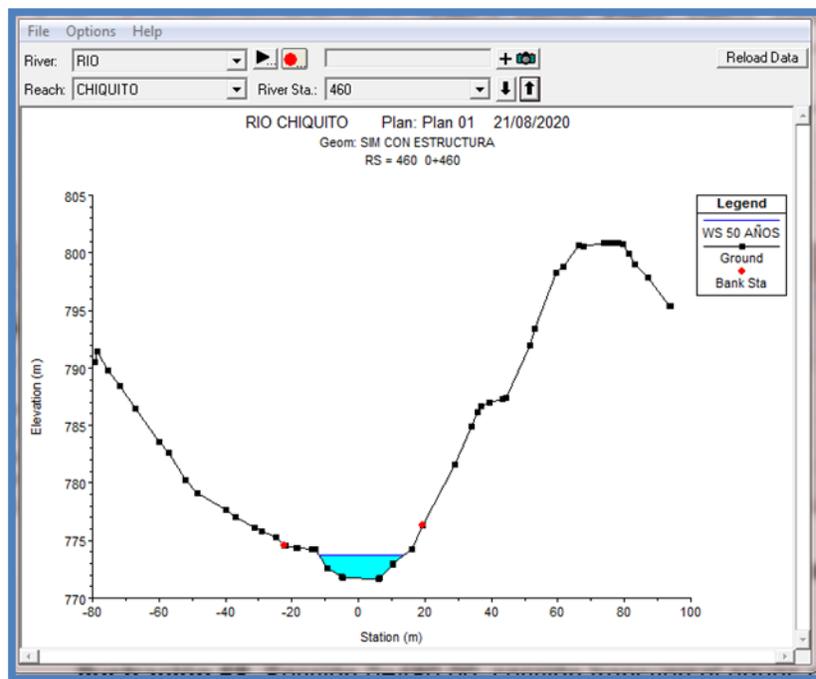


Ilustración 80. Sección 0+460.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

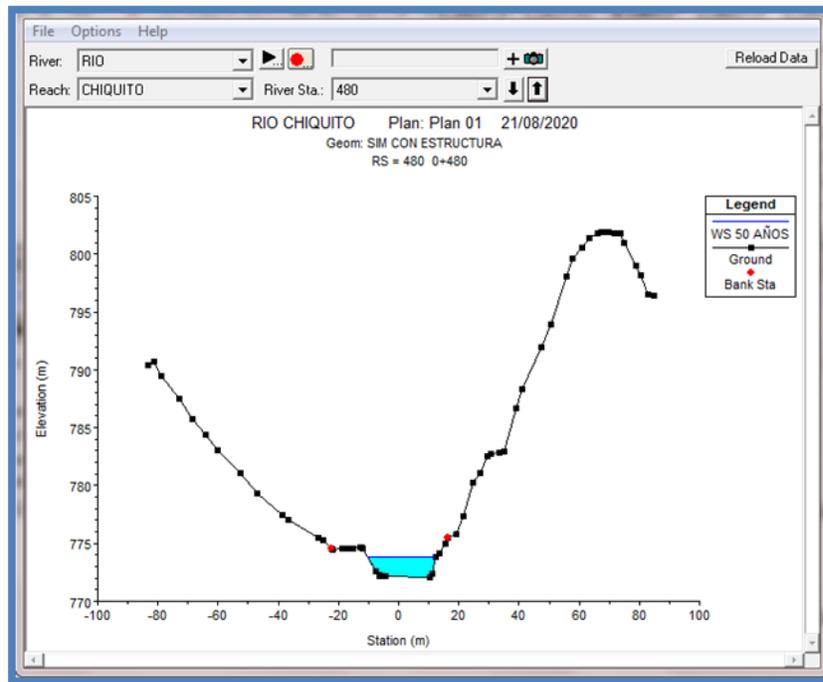


Ilustración 81. Sección 0+480.00, sección transversal aguas arriba.

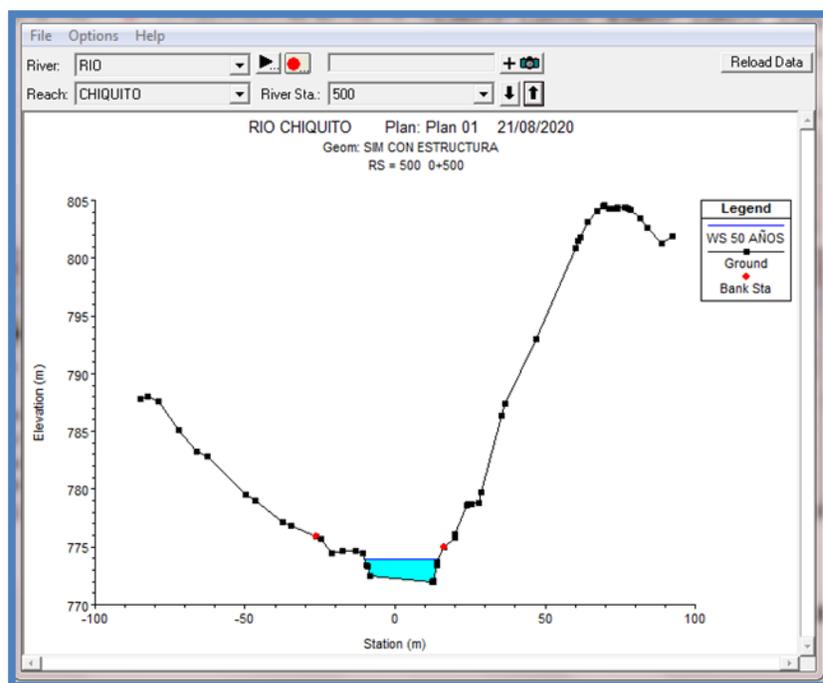


Ilustración 82. Sección 0+500.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

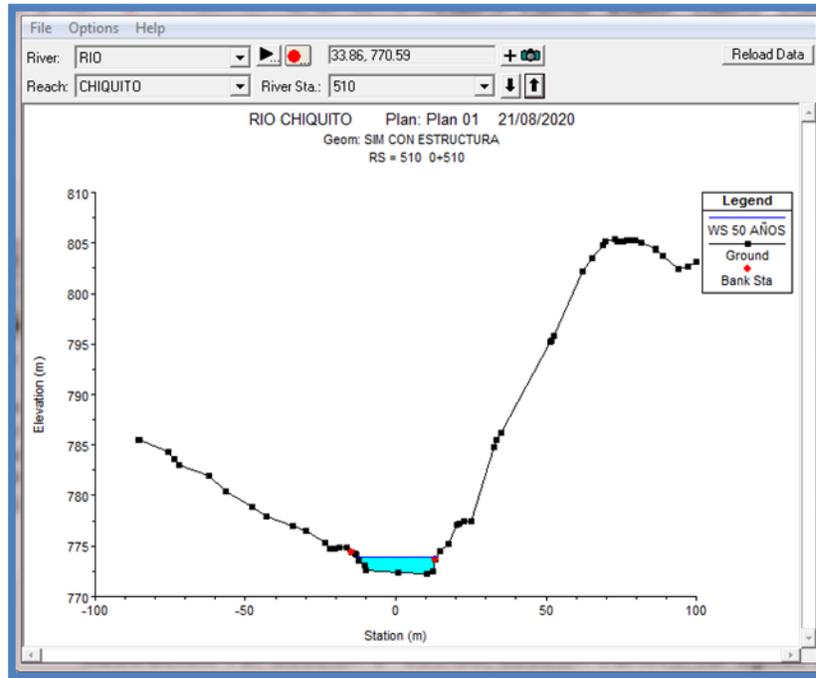


Ilustración 83. Sección 0+510.00, sección transversal aguas abajo.

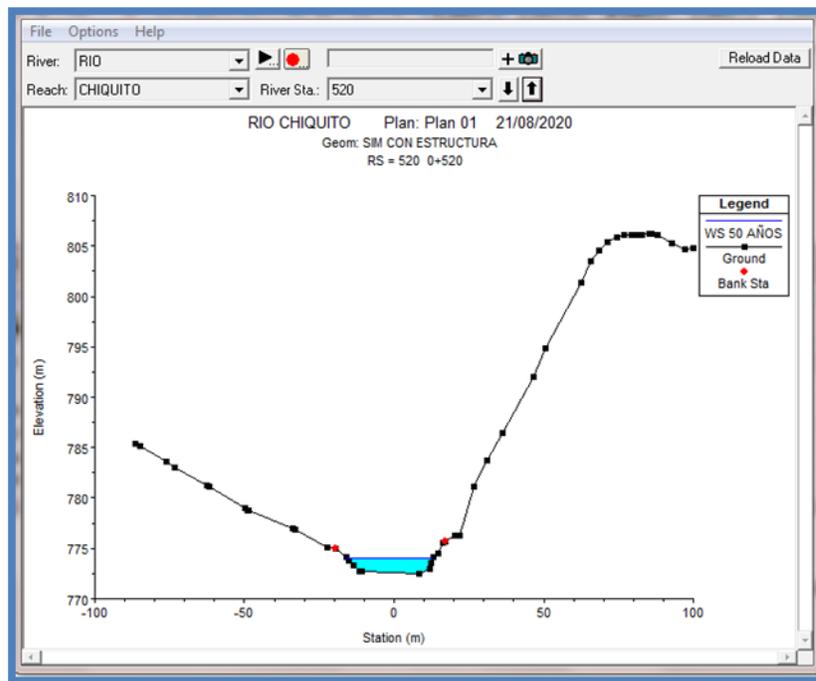


Ilustración 84. Sección 0+520.00, sección transversal aguas abajo..



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

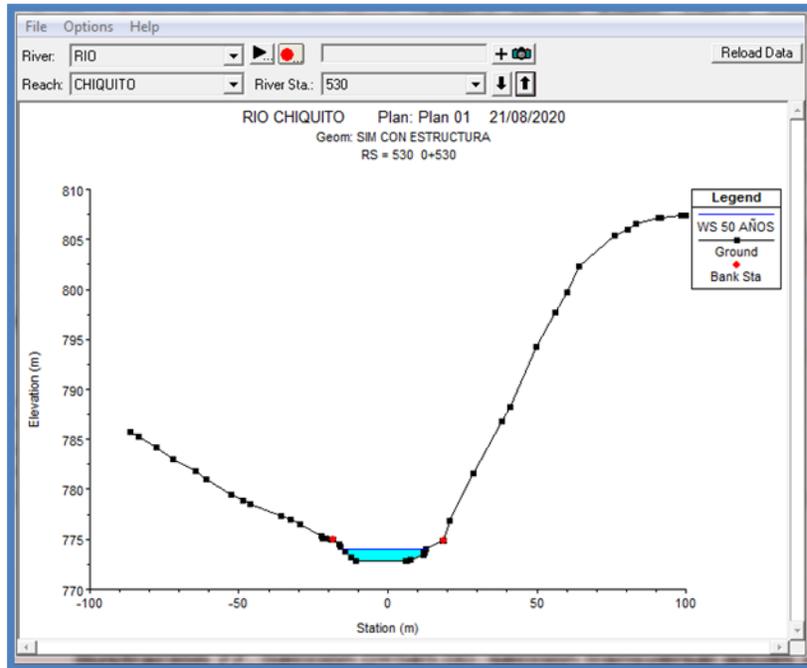


Ilustración 85. Sección 0+530.00, sección transversal aguas abajo.

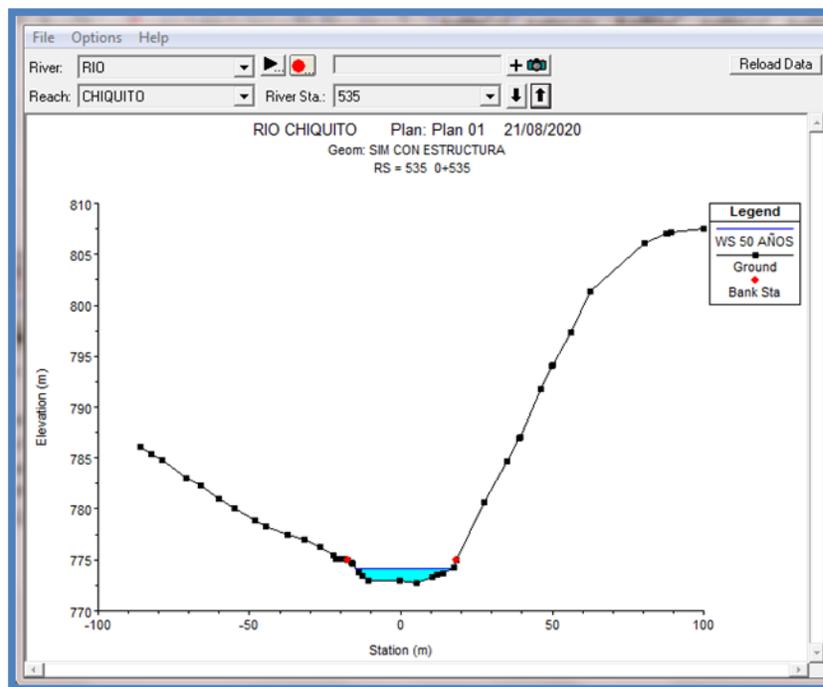


Ilustración 86. Sección 0+535.00, sección transversal aguas abajo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

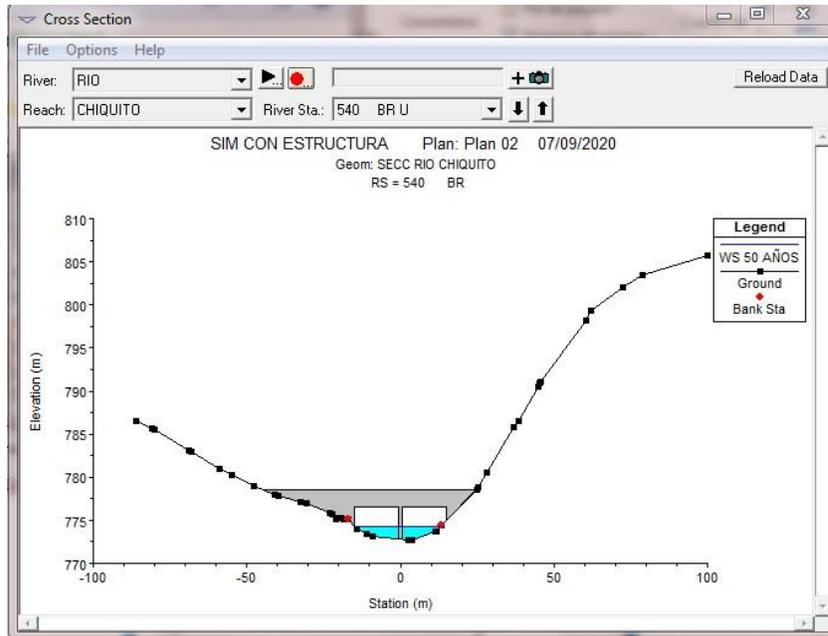


Ilustración 87. Sección 0+540.00, sitio de cruce.

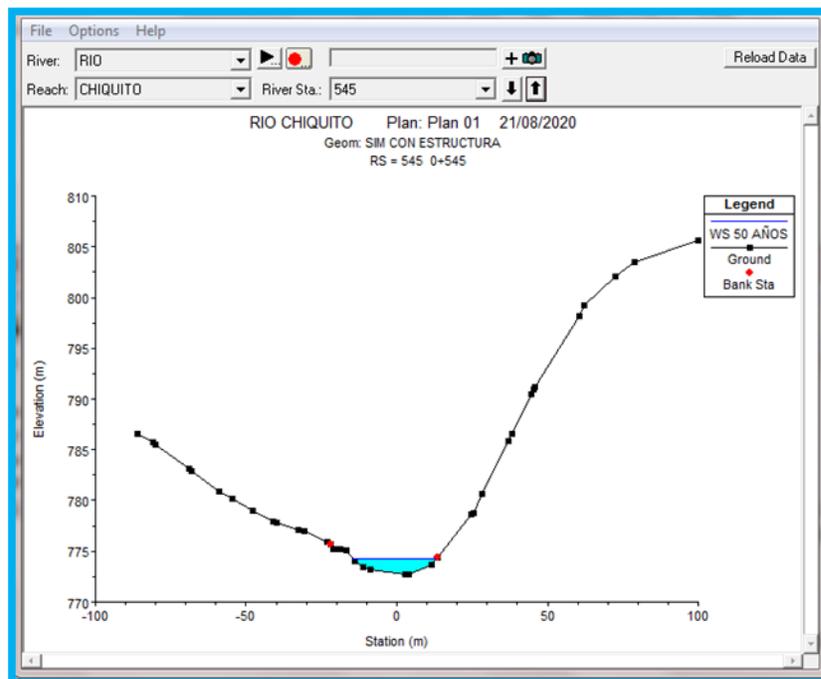


Ilustración 88. Sección 0+545.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

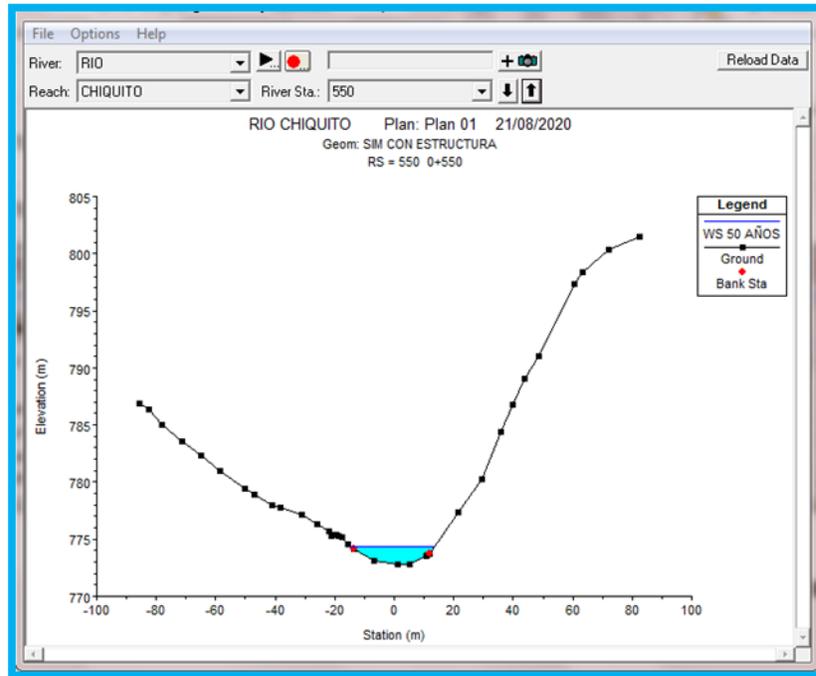


Ilustración 89. Sección 0+550.00, sección transversal aguas arriba.

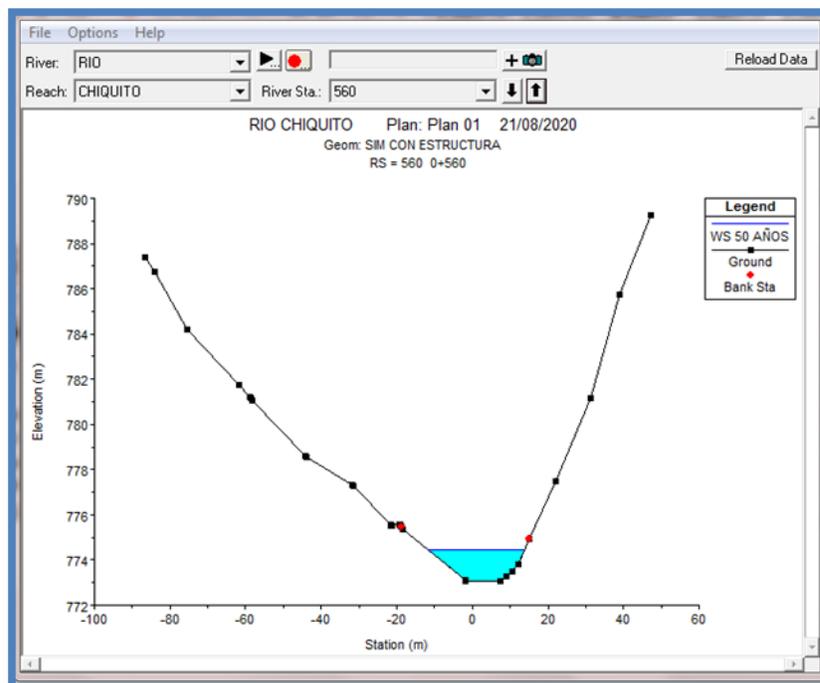


Ilustración 90. Sección 0+560.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

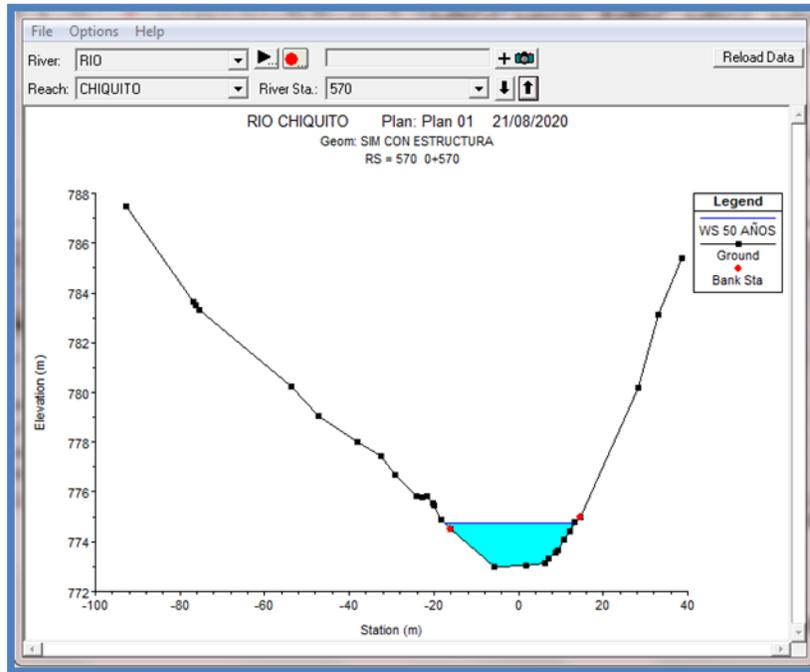


Ilustración 91. Sección 0+570.00, sección transversal aguas arriba.

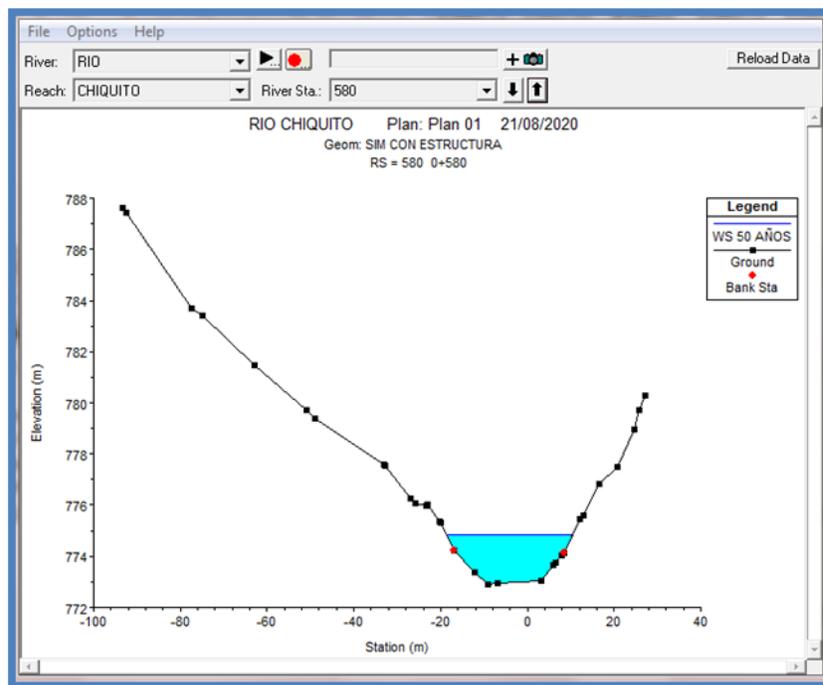


Ilustración 92. Sección 0+580.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

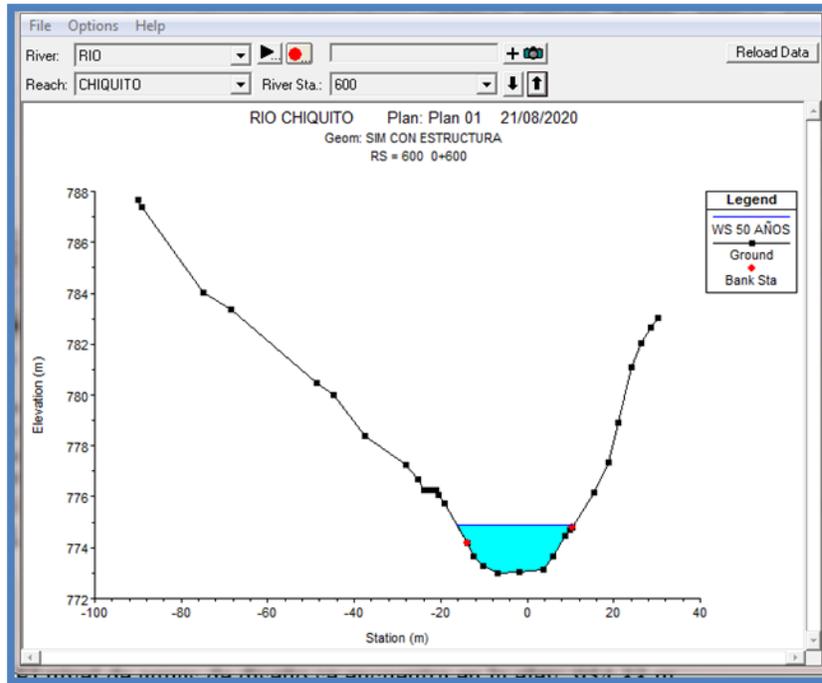


Ilustración 93. Sección 0+600.00, sección transversal aguas arriba.

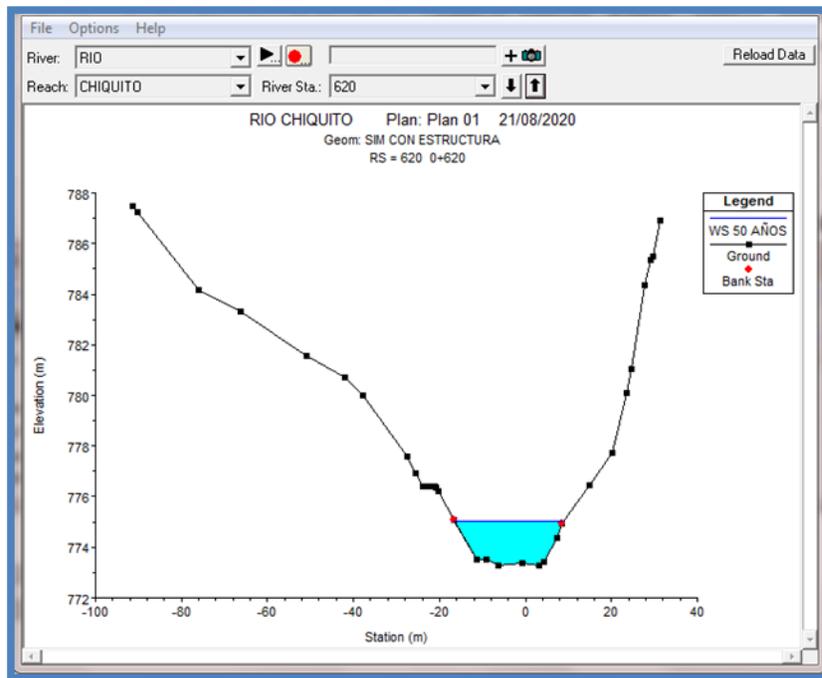


Ilustración 94. Sección 0+620.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GRO SMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

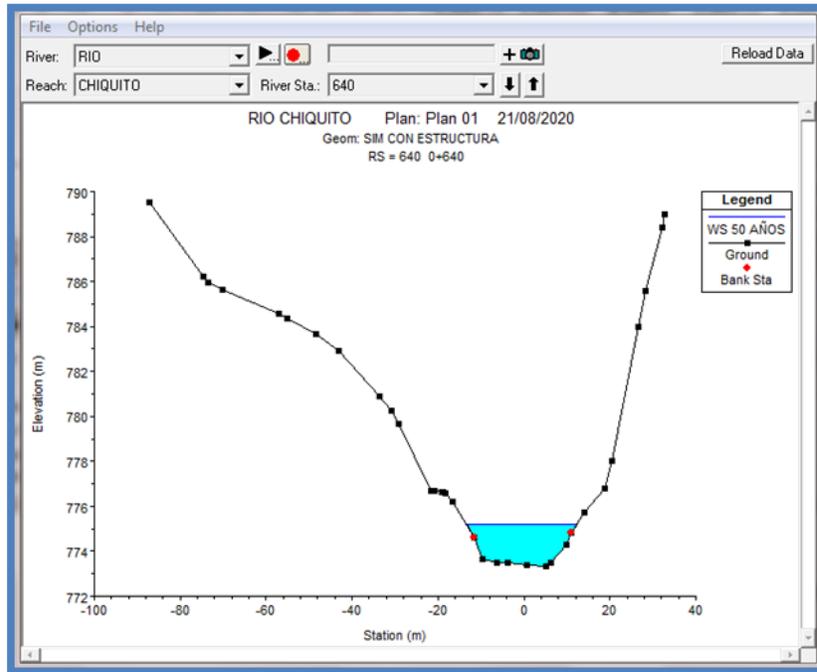


Ilustración 95. Sección 0+640.00, sección transversal aguas arriba.

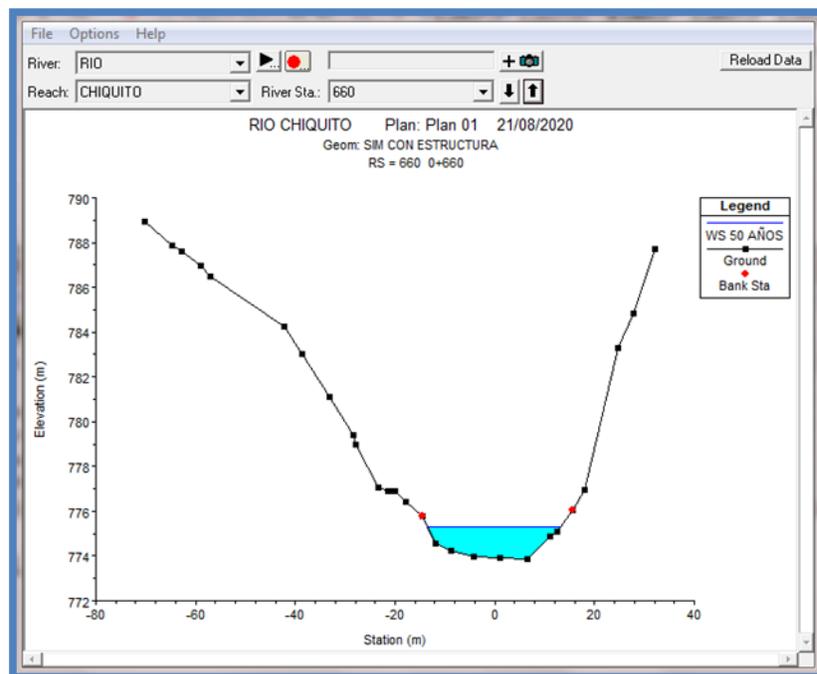


Ilustración 96. Sección 0+660.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

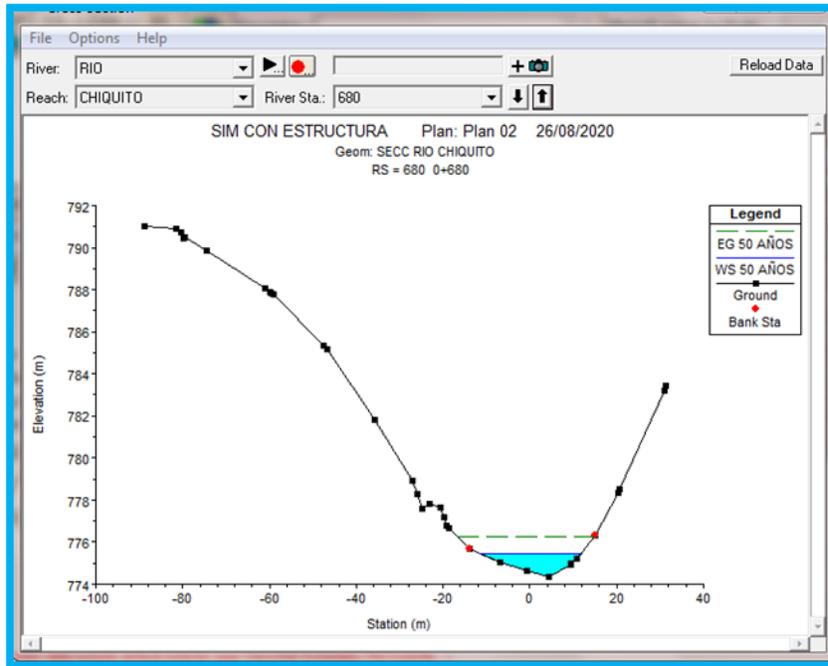


Ilustración 97. Sección 0+680.00, sección transversal aguas arriba.

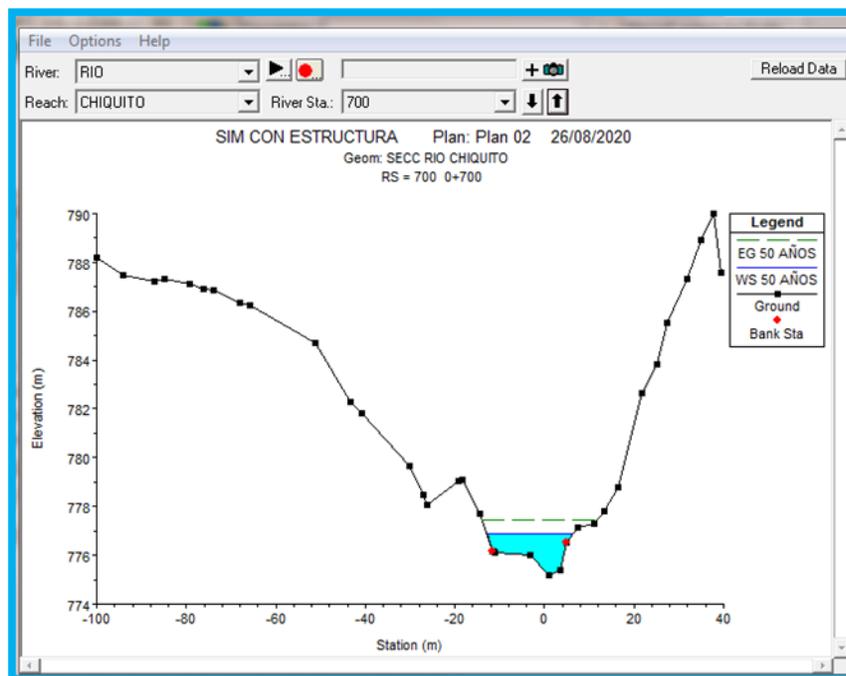


Ilustración 98. Sección 0+700.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

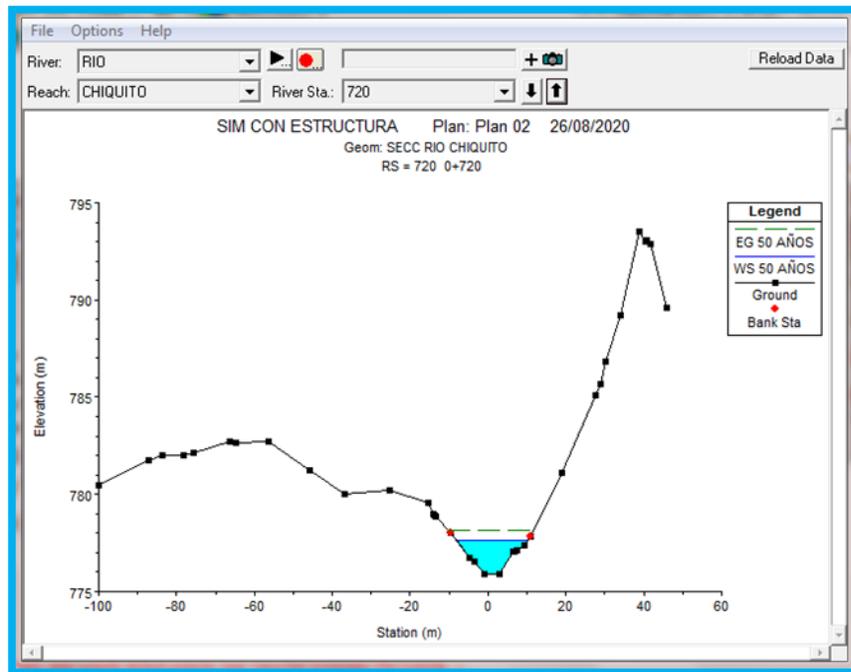


Ilustración 99. Sección 0+720.00, sección transversal aguas arriba.

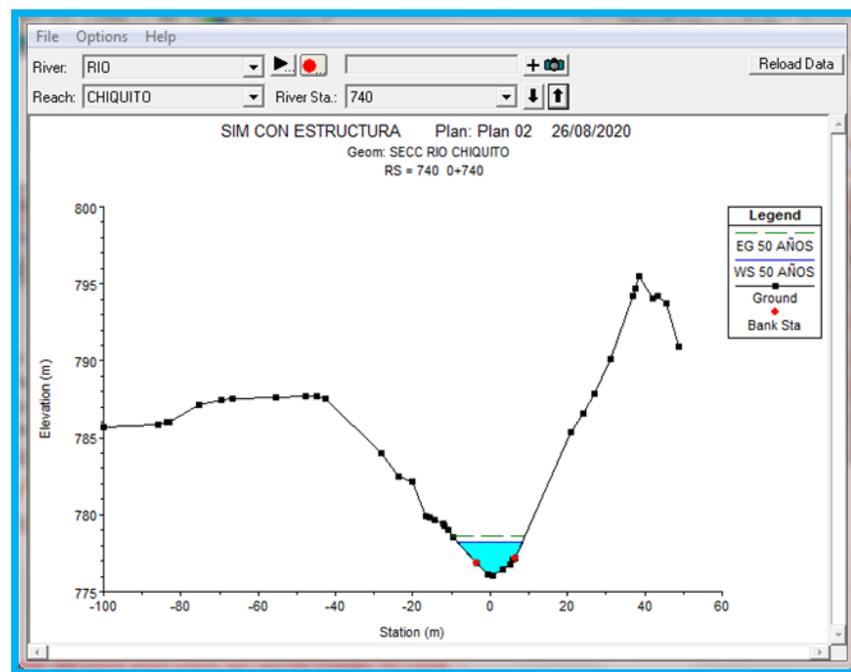


Ilustración 100. Sección 0+740.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

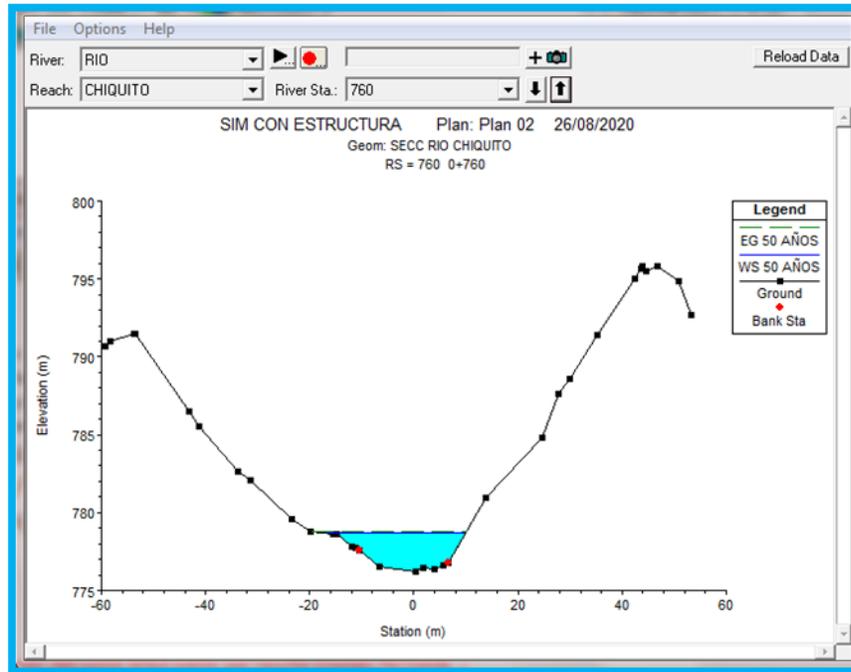


Ilustración 101. Sección 0+760.00, sección transversal aguas arriba.

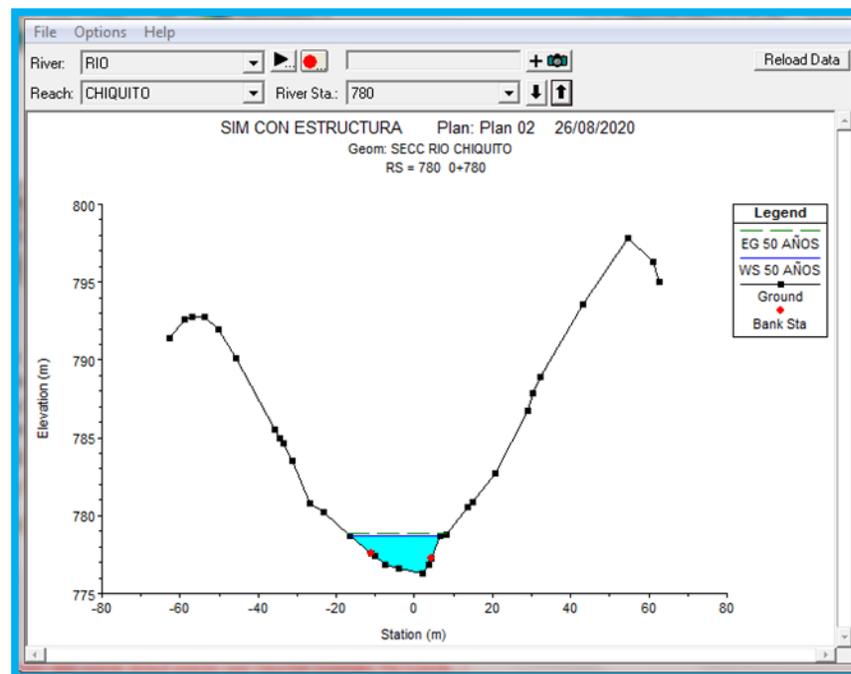


Ilustración 102. Sección 0+780.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sl oc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

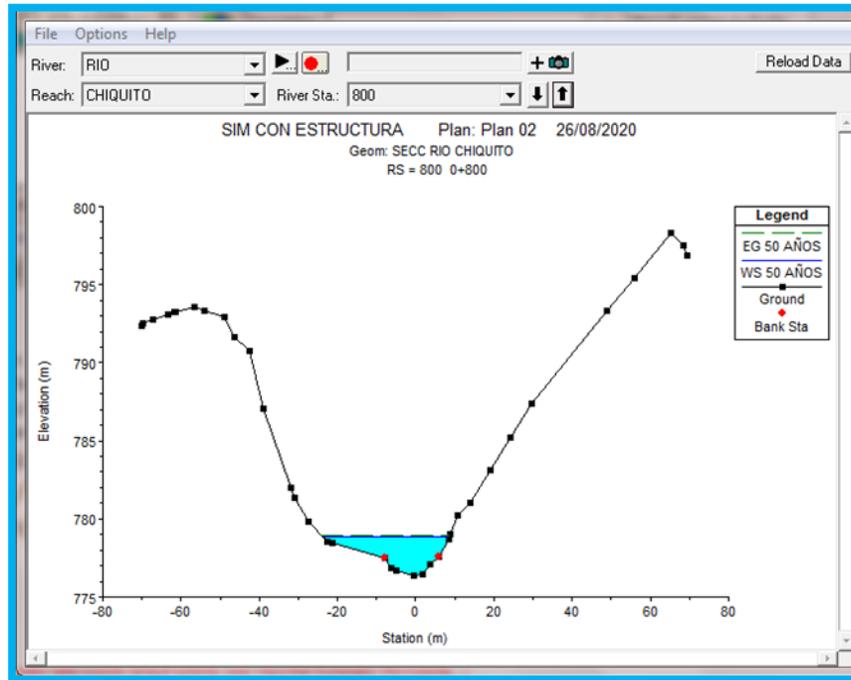


Ilustración 103. Sección 0+800.00, sección transversal aguas arriba.

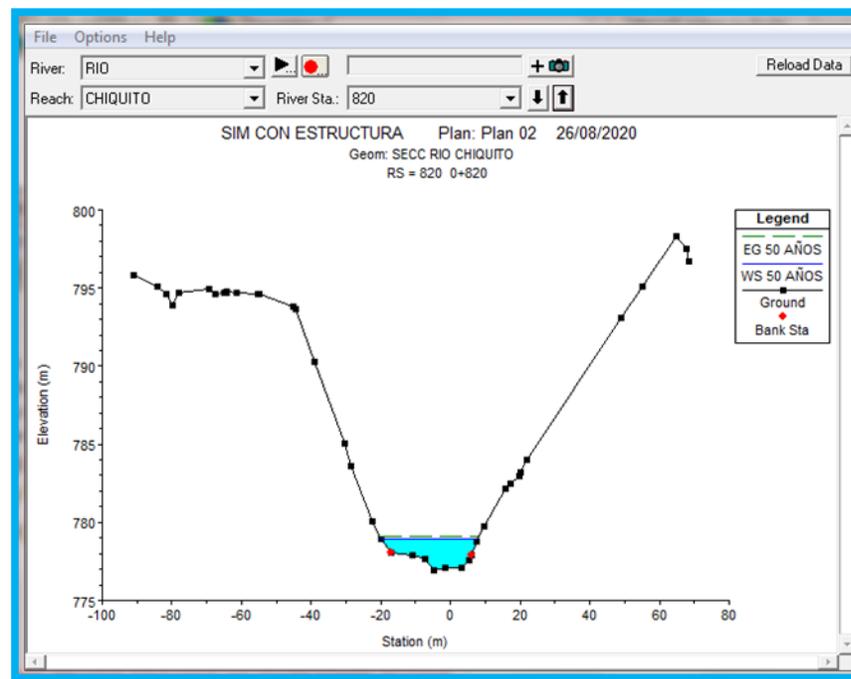


Ilustración 104. Sección 0+820.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

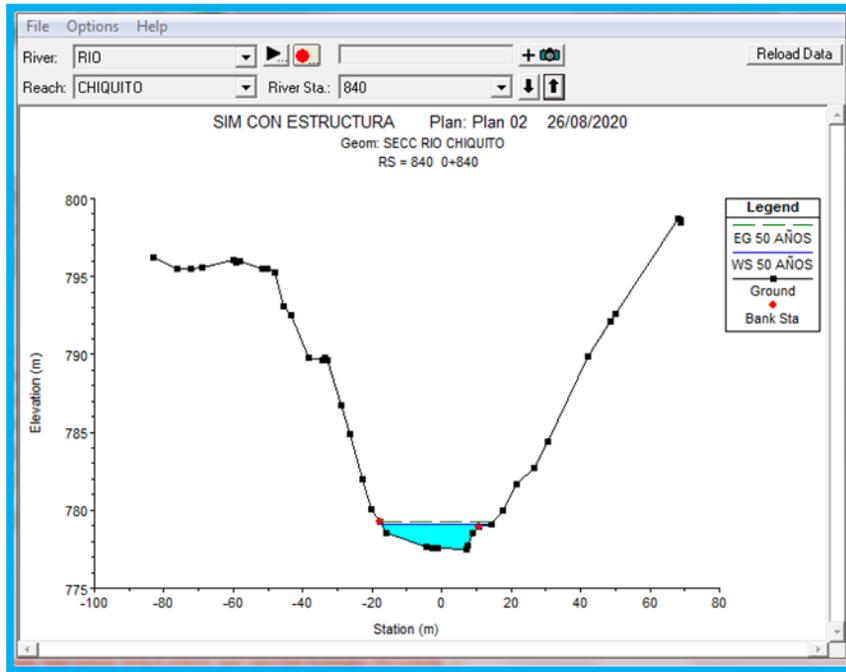


Ilustración 105. Sección 0+840.00, sección transversal aguas arriba.

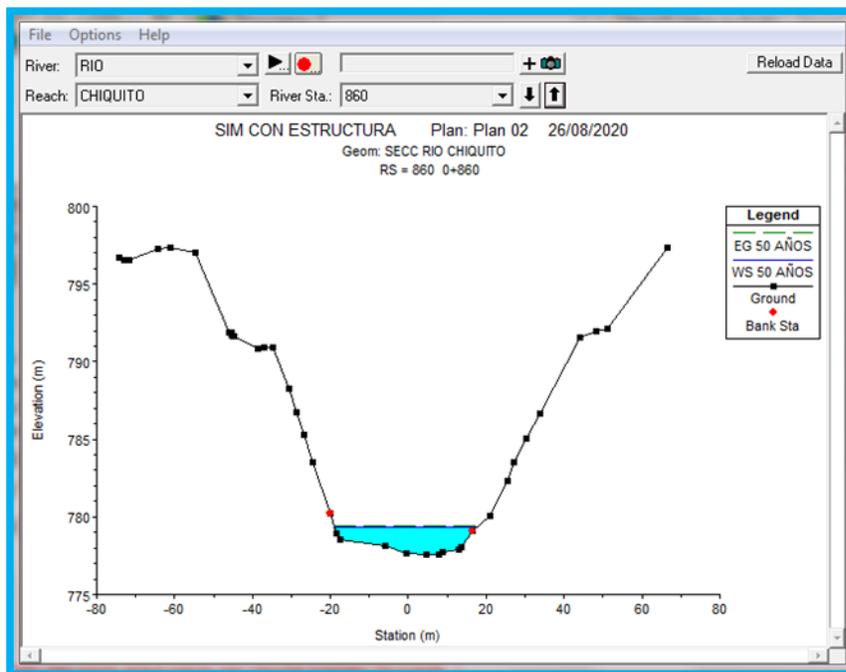


Ilustración 106. Sección 0+860.00, sección transversal aguas arriba.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

RESULTADOS OBTENIDOS

- El nivel de aguas de diseño se encuentra en la elev: 774.29 m.
- El libre bordo es de 2.28.

Plan: Plan 02 RIO CHIQUITO RS: 540 BR U Profile: 50 AÑOS					
		Element	Left OB	Channel	Right OB
E.G. Elev (m)	774.52	Wt. n-Val.		0.060	
Vel Head (m)	0.23	Reach Len. (m)	7.00	7.00	7.00
W.S. Elev (m)	774.29	Flow Area (m2)		28.15	
Crit W.S. (m)	774.00	Area (m2)		28.15	
E.G. Slope (m/m)	0.017335	Flow (m3/s)		59.60	
Q Total (m3/s)	59.60	Top Width (m)		26.46	
Top Width (m)	26.46	Avg. Vel. (m/s)		2.12	
Vel Total (m/s)	2.12	Hydr. Depth (m)		1.06	
Max Chl Dpth (m)	1.58	Conv. (m3/s)		452.7	
Conv. Total (m3/s)	452.7	Wetted Per. (m)		29.70	
Length Wtd. (m)	7.00	Shear (N/m2)		161.10	
Min Ch El (m)	772.71	Stream Power (N/m s)	4787.79	0.00	0.00
Alpha	1.00	Cum Volume (1000 m3)	0.23	16.88	0.06
Frictn Loss (m)	0.11	Cum SA (1000 m2)	0.58	13.56	0.20
C & E Loss (m)	0.01				

Tabla No. 1.6 Datos de la estructura en el sitio de cruce.

NOMENCLATURA DE LA TABLA

- Fondo del cauce = Min Ch Elev.
- Elevación del agua = W.S. Elev.
- Gradiente de Energía = E.G. Elev.
- Pendiente = E.G. Slope
- Radio Hidráulico = Hydr. Radius
- Perímetro mojado = W.P. Channel
- Velocidad en el canal = Vel. Channel
- Area Hidráulica= Flow Area
- Espejo de agua = Top Width
- No. Froude= Froude # Chl



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

HEC-RAS Plan: Plan 02 River: RIO Reach: CHIQUITO Profile: 50 AÑOS													Reload Data
Reach	River Sta	Profile	Q Total (m3/s)	Min Ch El (m)	W.S. Elev (m)	Crit W.S. (m)	E.G. Elev (m)	E.G. Slope (m/m)	Vel Chnl (m/s)	Flow Area (m2)	Top Width (m)	Froude # Chl	
CHIQUITO	860	50 AÑOS	59.60	777.53	779.31	778.66	779.40	0.004536	1.31	45.50	36.41	0.37	
CHIQUITO	840	50 AÑOS	59.60	777.51	779.07		779.25	0.011232	1.89	31.70	31.00	0.57	
CHIQUITO	820	50 AÑOS	59.60	776.94	778.91		779.06	0.007177	1.77	34.72	27.74	0.47	
CHIQUITO	800	50 AÑOS	59.60	776.39	778.83		778.95	0.003802	1.64	41.76	32.33	0.36	
CHIQUITO	780	50 AÑOS	59.60	776.26	778.71		778.86	0.004651	1.78	35.73	23.20	0.40	
CHIQUITO	760	50 AÑOS	59.60	776.17	778.67		778.78	0.003003	1.50	42.45	26.74	0.33	
CHIQUITO	740	50 AÑOS	59.60	776.06	778.21		778.63	0.016169	3.00	21.60	16.94	0.73	
CHIQUITO	720	50 AÑOS	59.60	775.88	777.63	777.63	778.15	0.036791	3.19	18.69	18.31	1.01	
CHIQUITO	700	50 AÑOS	59.60	775.16	776.87	776.91	777.43	0.038102	3.33	18.26	19.12	1.03	
CHIQUITO	680	50 AÑOS	59.60	774.32	775.47	775.71	776.26	0.100109	3.92	15.19	23.52	1.56	
CHIQUITO	660	50 AÑOS	59.60	773.87	775.28	774.99	775.51	0.013861	2.17	28.01	26.59	0.64	
CHIQUITO	640	50 AÑOS	59.60	773.31	775.16		775.31	0.006126	1.71	35.34	25.63	0.44	
CHIQUITO	620	50 AÑOS	59.60	773.26	775.01		775.17	0.007959	1.78	33.41	25.11	0.49	
CHIQUITO	600	50 AÑOS	59.60	772.98	774.90		775.03	0.005431	1.65	36.90	26.91	0.42	
CHIQUITO	580	50 AÑOS	59.60	772.91	774.81		774.93	0.004509	1.57	39.93	29.01	0.39	
CHIQUITO	570	50 AÑOS	59.60	773.00	774.74		774.88	0.006864	1.63	36.82	30.68	0.46	
CHIQUITO	560	50 AÑOS	59.60	773.07	774.47		774.75	0.020430	2.35	25.40	25.70	0.75	
CHIQUITO	550	50 AÑOS	59.60	772.83	774.36		774.57	0.012882	2.01	29.90	28.34	0.61	
CHIQUITO	545	50 AÑOS	59.60	772.71	774.31	773.95	774.50	0.011969	1.93	30.88	28.06	0.59	
CHIQUITO	540		Bridge										
CHIQUITO	535	50 AÑOS	59.60	772.74	774.19		774.37	0.012766	1.87	31.85	31.89	0.60	
CHIQUITO	530	50 AÑOS	59.60	772.79	774.12		774.31	0.012244	1.91	31.19	29.16	0.59	
CHIQUITO	520	50 AÑOS	59.60	772.54	774.07		774.20	0.006720	1.59	37.45	29.11	0.45	
CHIQUITO	510	50 AÑOS	59.60	772.28	774.02		774.14	0.005158	1.52	39.17	26.81	0.40	
CHIQUITO	500	50 AÑOS	59.60	772.01	773.97		774.09	0.004851	1.53	38.90	24.64	0.39	
CHIQUITO	480	50 AÑOS	59.60	772.08	773.80		773.97	0.007509	1.80	33.04	22.69	0.48	
CHIQUITO	460	50 AÑOS	59.60	771.69	773.69		773.82	0.006038	1.63	36.64	25.46	0.43	
CHIQUITO	440	50 AÑOS	59.60	771.72	773.32		773.61	0.018757	2.39	24.99	23.07	0.73	
CHIQUITO	420	50 AÑOS	59.60	771.69	773.02		773.25	0.016132	2.12	28.08	27.59	0.67	
CHIQUITO	400	50 AÑOS	59.60	771.11	772.77		772.96	0.011741	1.95	30.51	26.72	0.58	
CHIQUITO	380	50 AÑOS	59.60	770.53	772.63		772.79	0.006112	1.78	33.92	24.33	0.45	
CHIQUITO	360	50 AÑOS	59.60	770.20	772.46		772.64	0.008732	1.90	31.44	23.04	0.52	
CHIQUITO	340	50 AÑOS	59.60	770.22	772.41		772.50	0.003883	1.35	44.26	29.69	0.35	
CHIQUITO	320	50 AÑOS	59.60	770.20	771.91	771.91	772.29	0.040420	2.74	21.74	28.75	1.01	
CHIQUITO	300	50 AÑOS	59.60	770.23	771.47	771.28	771.68	0.020086	2.05	29.04	34.43	0.71	
CHIQUITO	280	50 AÑOS	59.60	768.80	770.69	770.69	771.09	0.044747	2.81	21.19	26.51	1.00	
CHIQUITO	260	50 AÑOS	59.60	768.05	769.64	769.21	769.80	0.009620	1.74	34.33	30.70	0.52	
CHIQUITO	240	50 AÑOS	59.60	767.53	769.49		769.63	0.007326	1.64	36.35	29.02	0.47	

Tabla 1.7 Datos de las secciones.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS CIVILES
GROSMA**

Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail: sloc.grosma@gmail.com

Servicio:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDRÁULICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos de la **primera simulación** realizada nos llevan a lo siguiente:

- La primera simulación se hace sin estructuras para ver el comportamiento del flujo sin alteraciones del cauce se decide correr el modelo en régimen supercrítico, considerando la frontera en aguas abajo, tomando como parámetro la pendiente del cauce.

Los resultados obtenidos de la **segunda simulación** realizada nos llevan a lo siguiente:

DATOS OBTENIDOS	
ELEV. RASANTE POR EL EJE DE LA ESTRUCTURA	778.50 mts.
ELEV. LECHO BAJO DE LA ESTRUCTURA POR EL EJE DE LA ESTRUCTURA	776.57 mts.
NIVEL DE AGUAS DE DISEÑO NADI	774.29 mts.
ÁREA HIDRÁULICA	30.02 m²
PERÍMETRO MOJADO	28.19 m
VELOCIDAD	1.99 m/seg
LIBRE BORDO	2.28 m

Tabla 1.8. Datos obtenidos de la tercera simulación.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

**ELABORACIÓN DE PROYECTO EJECUTIVO PARA LA
CONSTRUCCIÓN DE PUENTE VEHICULAR "PORVENIR
BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN
SEBASTIÁN COATLAN – EL PORVENIR BALLESTEROS –
LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.**

DOCUMENTO:

MEMORIA HIDROLÓGICA



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Contenido

MEMORIA DESCRIPTIVA HIDROLÓGICA	3
ESTUDIO HIDROLÓGICO	5
ANÁLISIS DE FRECUENCIAS	13
PRUEBA T DE STUDENT (20202 STA. ANA TLAPACOYAN, DGE)	14
OBTENCIÓN DE PRECIPITACIONES	15
CALCULO DEL GASTO	18
FORMULA RACIONAL AMERICANA	20
MÉTODO DE CHOW	24
MÉTODO DEL HIDROGRAMA UNITARIO	26
CONCLUSIÓN	27
REPORTE FOTOGRÁFICO	28



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

MEMORIA DESCRIPTIVA HIDROLÓGICA

Elaboración del proyecto ejecutivo para la construcción de Puente Vehicular en la localidad de El Porvenir Ballesteros, en el Municipio de San Sebastián Coatlán, estado de Oaxaca, aplicando la Normatividad de la Dependencia Normativa Reguladora CONAGUA.

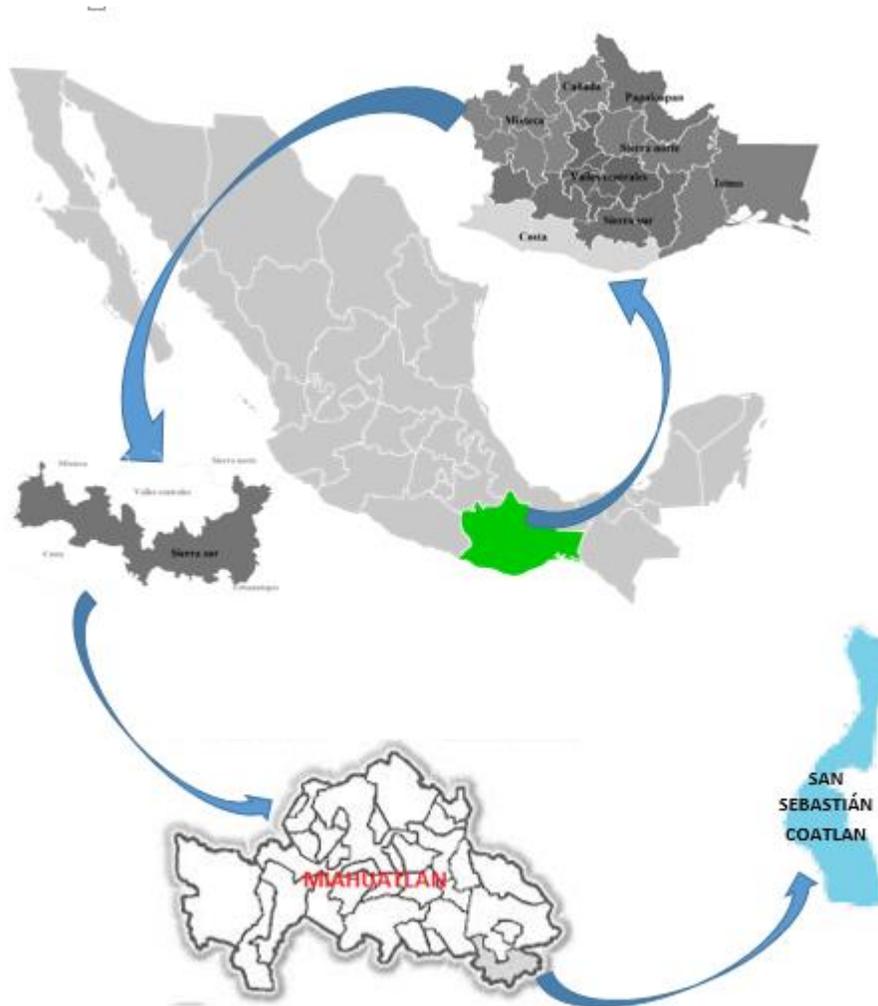


Imagen 1. Macro localización de la obra

Elaboración del proyecto ejecutivo para la construcción de Puente Vehicular en la localidad de el Porvenir Ballesteros, del cauce del Rio en un periodo de 50 años, el cual se realizará en la Región de Sierra Sur del Estado de Oaxaca, se ubicara en las coordenadas zona14 Q, este 722261.01 m E y norte 1777343.94 m N, sobre el Rio Chiquito.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

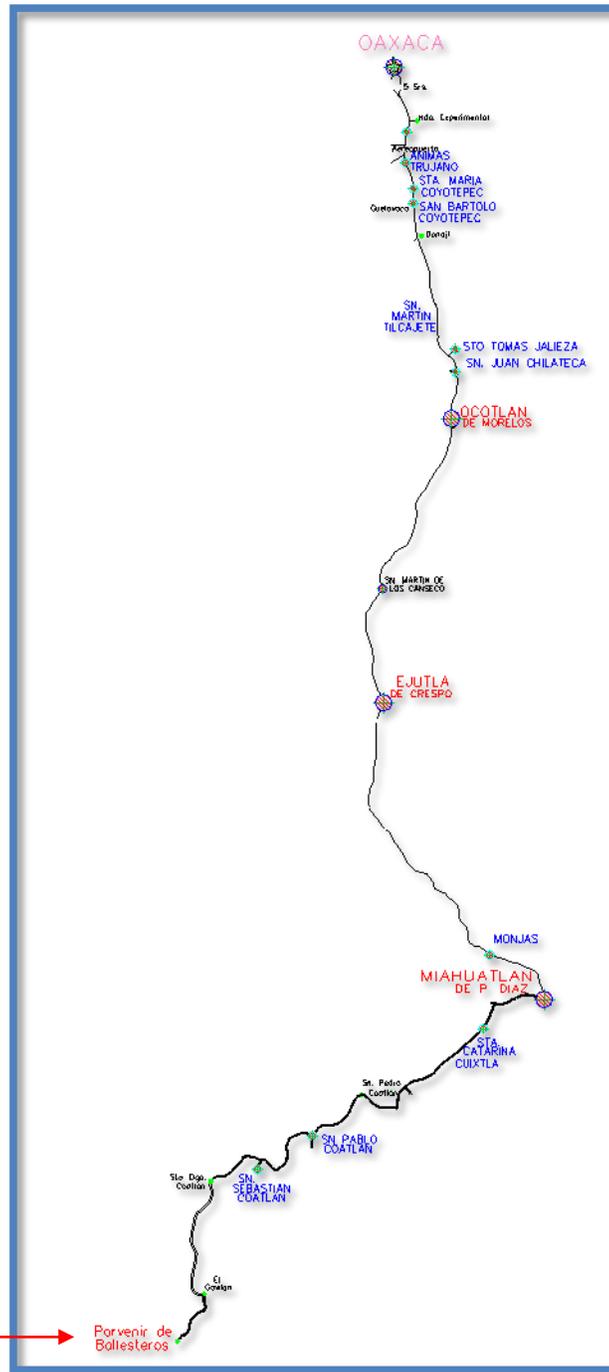
ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1



**UBICACIÓN
DEL
PUENTE**

Porvenir de Ballesteros

Imagen 2. Micro localización de la obra



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

Para la elaboración del proyecto de este puente se realizó el estudio Hidrológico e Hidráulico de acuerdo a la normativa de la Comisión Nacional del Agua, cuyo estudio se describe a continuación:

ESTUDIO HIDROLÓGICO

Para el estudio hidrológico es necesario ubicar la cuenca que se analizará, así como la longitud del cauce principal, empleando para este procedimiento las cartas topográficas que proporciona el Instituto Nacional de Estadística Geográfica e Informática (INEGI). Siendo necesario escalar las cartas a 1:1000 para obtener datos precisos del área en 25Km² y 50Km² la longitud en Km.

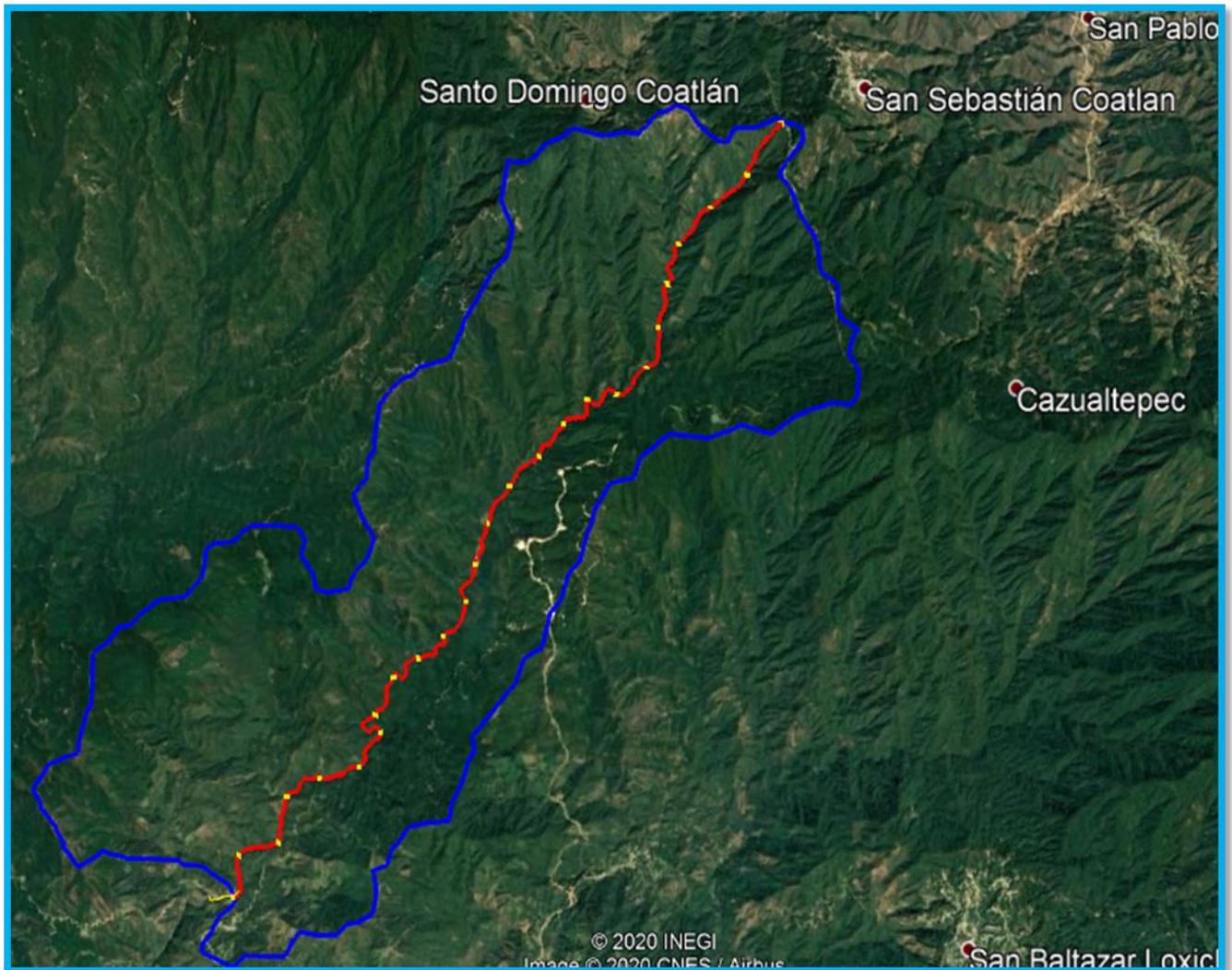


Imagen 3. Ubicación de la cuenca hidrológica en Imagen Satelital



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

Con respecto al Puente obtuvimos el área de cuenca de 86.97 km² y la longitud del escurrimiento principal de 20.907 km.

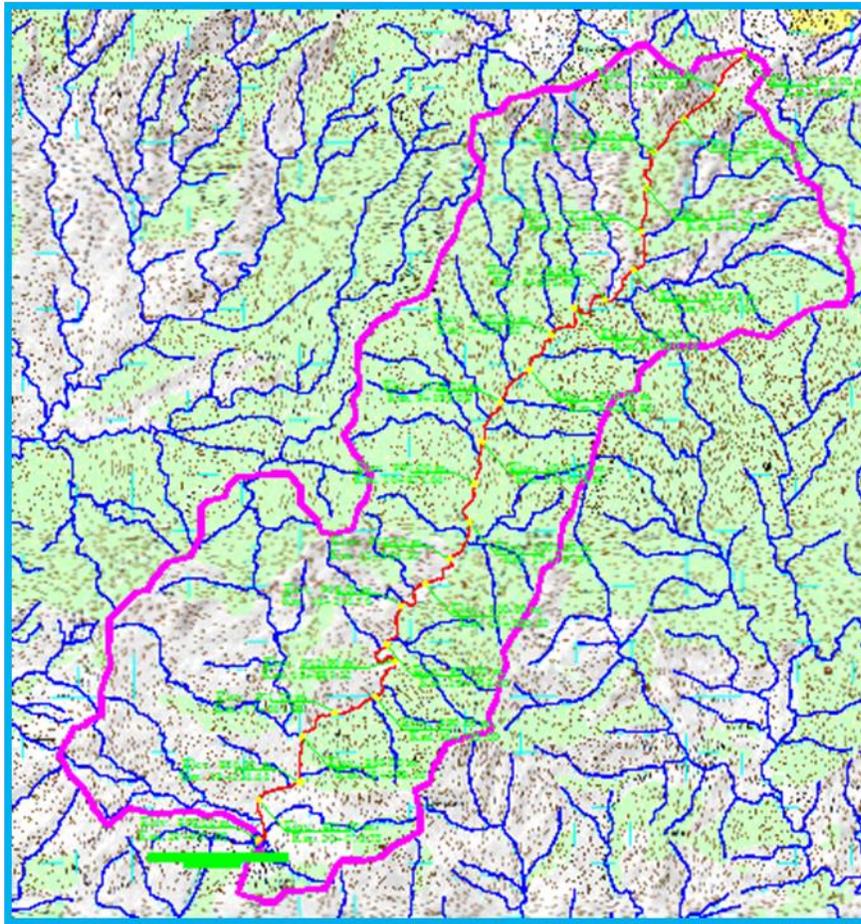


Imagen 4. Ubicación de la cuenca hidrológica y longitud de cauce

Se ubican las estaciones pluviométricas que se localizan en la zona de estudio. Siendo analizadas las estaciones que se encuentran en un radio aproximado de 50 Km² al sitio de cruce; los años a ocupar serán todos aquellos del catálogo "ERIC  " proporcionados por la Comisión Nacional del Agua, Organismo de Cuenca Pacifico Sur.

Para el Puente se contemplaron estaciones que se encontraron dentro del área indicada, para poder realizar las triangulaciones necesarias para conseguir los polígonos de Thiessen se utilizaron otras estaciones de apoyo.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1



Imagen 5. Ubicación de Estaciones Pluviométricas

Localizadas las estaciones que se encuentran alrededor del sitio de cruce, procedimos a la lectura de datos que tiene cada una de las mismas, obteniendo los resultados del Programa de registro ERIC.

Estas lecturas se analizaron con una duración de 24 horas; esto quiere decir que se tienen las lecturas diarias durante los 12 meses de cada año.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

Clave	20202	lat=	16.35	long=	-96.8	Año	1972												
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic							
1	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0	9.3	0	0	0							
2	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0	0.4	0	0	0							
3	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0.1	0.6	0	0	0							
4	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0	0	0	0	0							
5	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0	0.4	0	0	0							
6	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0	0.2	0	0	0							
7	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	0	0	3	12.2	0	0							
8	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	34	0	0	1.2	0	0							
9	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	7.7	0	0	0	0	0							
10	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	13.7	0	0.2	0	0	0							
11	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	12.5	8.2	1.7	0	0	0							
12	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	6	0.8	0	0	0	0							
13	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	2	20	0	0	0.3	0							
14	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	10	0	0	0.4	0	0							
15	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	18	0	0	3.1	2.2	1							
16	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	15.7	6.4	0	9.6	5	0							
17	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	13.9	1.6	0	0.9	0	0							
18	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	NO_D	4	6.4	0	6.1	0	0							

Imagen 6. Lecturas realizadas cada 24 horas. Anualmente.

Fue necesario conocer el número de datos que tiene cada estación marcada anteriormente, esto con el objeto de decidir cuáles serán las más factibles para nuestro análisis.

CLAVE	NOMBRE DE LA ESTACIÓN	INICIO DE REGISTROS	REGISTROS FINALES	No. DE DATOS	PREC. MAX.
20047	STA. CATARINA JUQUILA	1961	2000	40	223.5
20202	STA. ANA TLAPACOYAN, DGE.	1972	2008	37	97.7
20383	COZOALTEPEC, STA. MARÍA T.	1979	2008	30	300

Tabla 1. Resumen de las estaciones pluviométricas



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
slloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Con las estaciones antes mencionadas se realiza la triangulación uniendo los puntos de cada estación antes mencionada y las de apoyo mediante líneas rectas quedando en los vértices las mismas. Obteniendo así 3 triángulos de las uniones realizadas.

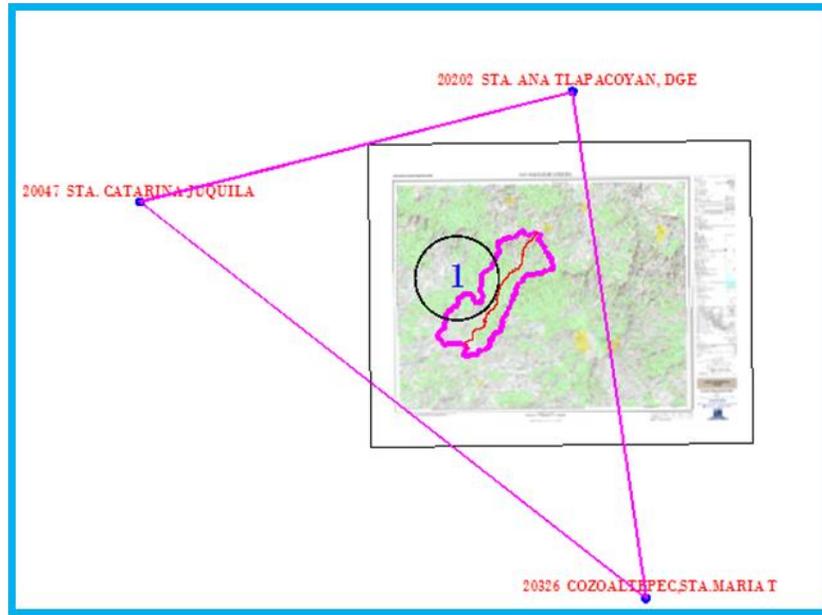


Imagen 8. Triangulación de las estaciones pluviométricas.

Para poder obtener los polígonos de Thiessen es necesario marcar líneas perpendiculares (mediatrices) en los tres lados del triángulo obtenido anteriormente. Por geometría elemental, las líneas correspondientes a cada triángulo convergen en un solo punto donde se cortarían estas líneas.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

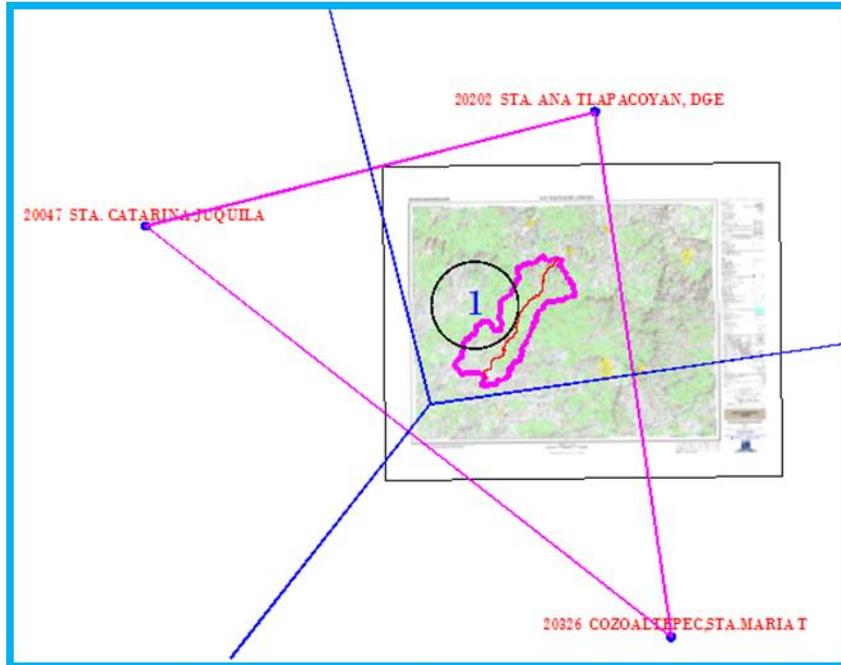


Imagen 9. Marcación de los polígonos de Thiessen



Imagen 10. Polígonos de Thiessen.

Conclusión: Se observa en la Imagen 10 se aprecia que la ESTACIÓN 20202 STA ANA TLAPACOYAN, DGE afecta 100% a la cuenca del río.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Se obtiene las precipitaciones anuales de cada estación 20202 quedando como datos finales los siguientes:

20202		20202	
STA ANA TLAPACOYAN		STA ANA TLAPACOYAN	
1972	34	1991	56.6
1973	38.5	1992	42.2
1974	58.8	1993	45.3
1975	31.3	1994	37.8
1976	50.3	1995	64.6
1977	46.1	1996	67.9
1978	45.2	1997	45.3
1979	64.6	1998	83.5
1980	45.7	1999	92.8
1981	53.6	2000	59.7
1982	51.9	2001	55.2
1983	51.3	2002	70.4
1984	46.7	2003	75.8
1985	45.8	2004	50.8
1986	50.8	2005	43.8
1987	33.7	2006	49.8
1988	5.1	2007	68.2
1989	97.7	2008	54.2
1990	36.4		

Tabla 2. Precipitaciones máximas anuales de estaciones, ordenadas por años.

Las precipitaciones obtenidas se ordenan de mayor a menor, de los cuales se realizó el análisis de ajuste de lluvia de 24 hrs., por diferentes funciones probabilísticas, tomando la de menor error cuadrático, con la cual se utilizó para el cálculo del gasto máximo asociada con los periodos de retorno 5, 50 Y 100 años.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

20202	
STA ANA TLAPACOYAN	
97.7	1989
92.8	1999
83.5	1998
75.8	2003
70.4	2002
68.2	2007
67.9	1996
64.6	1979
64.6	1995
59.7	2000
58.8	1974
56.6	1991
55.2	2001
54.2	2008
53.6	1981
51.9	1982
51.3	1983
50.8	1986
50.8	2004

20202	
STA ANA TLAPACOYAN	
50.3	1976
49.8	2006
46.7	1984
46.1	1977
45.8	1985
45.7	1980
45.3	1993
45.3	1997
45.2	1978
43.8	2005
42.2	1992
38.5	1973
37.8	1994
36.4	1990
34	1972
33.7	1987
31.3	1975
5.1	1988

Tabla 3. Registros Finales de la estación de Mayor a Menor para el Cálculo de las Funciones Probabilísticas.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GROSMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO: ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

ANÁLISIS DE FRECUENCIAS

El análisis de frecuencias es realizado para los registros de lluvia máxima anual extraídos del programa Eric III.

Lluvias Máxima Anuales

Una vez conformadas las muestras de lluvias máximas anuales ocurridas en 24 horas se procede al análisis de frecuencias, con el objeto de ajustar dichas muestras a funciones de distribución de probabilidades. Todas las muestras fueron evaluadas con las funciones de distribución de probabilidad siguientes: Normal, Lognormal de 2 parámetros, Lognormal de 3 parámetros, Exponencial, Gamma 2, Gamma 3, Pearson III, Gumbel y Doble Gumbel.

Sin embargo, para cada muestra se retuvo los resultados de la función que presenta el mínimo error estándar de ajuste. Es importante destacar que para realizar los ajustes a las diferentes funciones de probabilidad, se empleó el programa "Ax" versión 1.05, desarrollado por Martín Jiménez Espinosa en el CENAPRED en 1997.

No	Tr	Dato cal
1	2,	49,36
2	5,	64,71
3	10,	74,87
4	20,	84,62
5	50,	97,23
6	100,	106,68
7	200,	116,1
8	500,	128,53
9	1000,	137,92
10	2000,	147,31
11	5000,	159,72
12	10000,	169,1

Cerrar Imprimir
Guardar Ayuda

Función	Momentos		Máxima Verosimilitud	
	2 parámetros	3 parámetros	2 parámetros	3 parámetros
Normal	4,808	-----	4,808	-----
Lognormal	4,472	4,528	7,921	56,336
Gumbel	4,402	-----	5,405	-----
Exponencial	5,882	-----	29,909	-----
Gamma	57,327	57,327	11111,000	11111,000
Doble Gumbel	5,306			

Mínimo error estándar: 4,402
Calculado por la función: Gumbel (momentos)

Aceptar Imprimir Ayuda

Figura 11. Resumen de ajuste de la estación 20202 STA ANA TLAPACOYAN, DGE.

CONCLUSIONES

Los resultados muestran que los registros de lluvia máxima anual de cada estación, se ajustan estadísticamente mejor con la función **LOG NORMAL y NORMAL**.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

PRUEBA T DE STUDENT (2020 STA. ANA TLAPACOYAN, DGE)

DATOS TOTALES

n	P
1	34.00
2	38.50
3	58.80
4	31.30
5	50.30
6	46.10
7	45.20
8	64.60
9	45.70
10	53.60
11	51.90
12	51.30
13	46.70
14	45.80
15	50.80
16	33.70
17	5.10
18	97.70
19	36.40
20	56.60
21	42.20
22	45.30
23	37.80
24	64.60
25	67.90
26	45.30
27	83.50
28	92.80
29	59.70
30	55.20
31	70.40
32	75.80
33	50.80
34	43.80
35	49.80
36	68.20
37	54.20

ESTA PRUEBA SE APLICARA PARA COMPROBAR LA HOMOGENEIDAD DE LOS DATOS MEDIANTE LA SIGUIENTE METODOLOGIA:

LOS REGISTROS SE DIVIDIRAN EN DOS GRUPOS TRATANDO DE QUE SE TENGA EL MISMO No DE DATOS EN AMBOS

GRUPO 1

n	P
1	34.00
2	38.50
3	58.80
4	31.30
5	50.30
6	46.10
7	45.20
8	64.60
9	45.70
10	53.60
11	51.90
12	51.30
13	46.70
14	45.80
15	50.80
16	33.70
17	5.10
18	97.70
19	36.40
20	56.60
21	42.20
22	45.30
23	37.80
24	64.60
25	67.90
26	45.30
27	83.50
28	92.80
29	59.70
30	55.20
31	70.40
32	75.80
33	50.80
34	43.80
35	49.80
36	68.20
37	54.20

GRUPO 2

n	P
1	36.40
2	56.60
3	42.20
4	45.30
5	37.80
6	64.60
7	67.90
8	45.30
9	83.50
10	92.80
11	59.70
12	55.20
13	70.40
14	75.80
15	50.80
16	43.80
17	49.80
18	68.20
19	54.20
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	

SE OBTIENE UNA t CALCULADA CON LAS SIGUIENTES FORMULAS:

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sigma \sqrt{1/N_1 + 1/N_2}} \quad \text{donde } \sigma = \sqrt{\frac{N_1 s_1^2 + N_2 s_2^2}{N_1 + N_2 - 2}}$$

ESTABLECIENDO LAS SIGUIENTES HIPOTESIS PARA VALORAR SI LOS DATOS SON HOMOGENEOS O NO

- Ho: $t_1 = t_2$ la distribución de datos es homogénea
 H1: $t_1 \neq t_2$ la distribución de datos no es homogénea

OBTENCION DE t CALCULADA (t1)

$\sigma = 17.32$ t CALCULADA = -1.8655

OBTENCION DE t EN TABLAS (t2)

GRADOS DE LIBERTAD = (N1 + N2 - 2) = 35 GRADOS DE LIBERTAD 5.0000

NIVEL DE SIGNIFICACION= SI $\alpha = 0.05$ el intervalo seria = t 0.95 a t 0.95

por lo tanto t = 2.0301
 y el intervalo queda : - t 2.0301 a t 2.030

Comparativa: **La Muestra es Homogénea**

Comparando la t calculada es menor con la t que nos proporciona la tabla, concluimos que la muestra es homogénea.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

OBTENCIÓN DE PRECIPITACIONES

Para iniciar el cálculo ordenamos de mayor a menor los datos de precipitación que nos arroja el programa Ax.

Errores cuadráticos Archivo: 20202.AJU					
i	Tr	Dato	Calculado	Error ²	
1	38.	97.	93.47	12.45	
2	19.	92.	83.9	65.56	
3	12.67	83.	78.23	22.8	
4	9.5	75.	74.14	.74	
5	7.6	70.	70.92	.84	
6	6.33	68.	68.25	.06	
7	5.43	67.	65.95	1.1	
8	4.75	64.	63.93	.	
9	4.22	64.	62.12	3.55	
10	3.8	59.	60.46	2.14	
11	3.45	58.	58.94	.88	
12	3.17	56.	57.52	2.31	
13	2.92	55.	56.19	1.41	
14	2.71	54.	54.93	.86	
15	2.53	53.	53.73	.53	
16	2.38	51.	52.58	2.5	
17	2.24	51.	51.48	.23	
18	2.11	50.	50.41	.16	
19	2.	50.	49.36	.4	
20	1.9	50.	48.35	2.73	
21	1.81	49.	47.35	2.72	
22	1.73	46.	46.37	.13	

Parámetros estadísticos de la muestra:

$\mu = 52,216$ $\sigma = 17,364$ $\gamma = ,379$ $\kappa = 4,768$

Parámetros de la función: **Gumbel (momentos)**

Parámetro	Alfa	Beta
Valor	98308187	24290249

Error estándar = 4.402

Cerrar Extrapolar Graficar Imprimir Ayuda

20202
STA. ANA TLAPACOYAN, DGE

Imagen 14. Cuadros de obtención de precipitaciones para diferentes periodos de retorno por el método GAMMA.

Las curvas de Intensidad-Duración-Periodo de retorno se obtienen mediante el análisis estadístico de la información disponible, ajustando para cada duración de distribución de probabilidad que más se apegue a los datos.

Para el cálculo de precipitaciones se realizaron los análisis de los periodos de retorno 2, 5, 10, 25, 50, 100, 500, 1000 y 10000 años; siendo estos los periodos de retornos que se manejaran a partir de este momento para todo nuestros próximos cálculos. Obteniendo las precipitaciones máximas, tenemos que:

20202
STA. ANA TLAPACOYAN, DGE.

Tr (Años)	2	5	10	20	50	100	500	1000	10000
P _{max.} (mm)	49.36	64.71	74.87	84.62	97.23	106.68	128.53	137.92	169.10



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GROSMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

Debido a que las estaciones pluviométricas solamente se cuentan con registros de precipitación de 24 horas, presentando los valores máximos de cada mes durante todo el año del registro es necesaria la elaboración de las curvas "Intensidad-Duración-Periodo de Retorno; esto para poder obtener una relación de lluvia para determinada hora del día.

2020
STA. ANA TLAPACOYAN, DGE.

Tr (años)	Pmáx. 24 (mm)	K	Duración (hrs)														Duracion
			0.08	0.17	0.33	0.5	0.75	1	2.00	3	4	5	6	7.00	12	24	
2	49.36	5.71	8.23	10.25	12.77	14.51	16.50	18.07	22.50	25.57	28.01	30.06	31.84	33.43	39.64	49.36	22.46
5	64.71	7.49	10.80	13.44	16.74	19.03	21.63	23.69	29.49	33.53	36.72	39.40	41.74	43.83	51.97	64.71	29.44
10	74.87	8.67	12.49	15.55	19.36	22.01	25.02	27.41	34.12	38.79	42.49	45.59	48.30	50.71	60.13	74.87	34.06
20	84.62	9.80	14.12	17.58	21.88	24.88	28.28	30.98	38.57	43.84	48.02	51.53	54.59	57.31	67.96	84.62	38.50
50	97.23	11.25	16.22	20.20	25.15	28.59	32.50	35.59	44.31	50.38	55.17	59.21	62.72	65.85	78.09	97.23	44.24
100	106.68	12.35	17.80	22.16	27.59	31.36	35.66	39.05	48.62	55.27	60.54	64.96	68.82	72.26	85.68	106.68	48.54
500	128.53	14.88	21.44	26.70	33.24	37.79	42.96	47.05	58.58	66.59	72.93	78.27	82.91	87.05	103.23	128.53	58.48
1000	137.92	15.96	23.01	28.65	35.67	40.55	46.10	50.49	62.86	71.46	78.26	83.99	88.97	93.41	110.77	137.92	62.75
10000	169.10	19.57	28.21	35.13	43.73	49.72	56.52	61.90	77.07	87.61	95.96	102.97	109.08	114.53	135.82	169.10	76.93

Para poder graficar los datos obtenemos la siguiente tabla y en base a esta podemos realizar la gráfica Intensidad – Duración – Periodo de Retorno.

2020
STA. ANA TLAPACOYAN, DGE.

Tr (años)	Pmáx. 24 (mm)	K	Duración (hrs)														Duracion
			0.08	0.17	0.33	0.5	0.75	1	2	3	4	5	6	7	12	24	
2	49.36	5.71	68.66	61.52	38.30	29.02	22.00	18.07	11.25	8.52	7.00	6.01	5.31	4.78	3.30	2.06	11.29
5	64.71	7.49	90.02	80.65	50.21	38.05	28.84	23.69	14.75	11.18	9.18	7.88	6.96	6.26	4.33	2.70	14.80
10	74.87	8.67	104.15	93.31	58.09	44.02	33.36	27.41	17.06	12.93	10.62	9.12	8.05	7.24	5.01	3.12	17.13
20	84.62	9.80	117.71	105.46	65.65	49.76	37.71	30.98	19.28	14.61	12.00	10.31	9.10	8.19	5.66	3.53	19.36
50	97.23	11.25	135.25	121.18	75.44	57.17	43.33	35.59	22.16	16.79	13.79	11.84	10.45	9.41	6.51	4.05	22.24
100	106.68	12.35	148.40	132.96	82.77	62.73	47.54	39.05	24.31	18.42	15.13	12.99	11.47	10.32	7.14	4.45	24.40
500	128.53	14.88	178.80	160.19	99.72	75.58	57.28	47.05	29.29	22.20	18.23	15.65	13.82	12.44	8.60	5.36	29.40
1000	137.92	15.96	191.86	171.89	107.01	81.10	61.46	50.49	31.43	23.82	19.57	16.80	14.83	13.34	9.23	5.75	31.55
10000	169.10	19.57	235.23	210.75	131.20	99.43	75.36	61.90	38.53	29.20	23.99	20.59	18.18	16.36	11.32	7.05	38.68



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

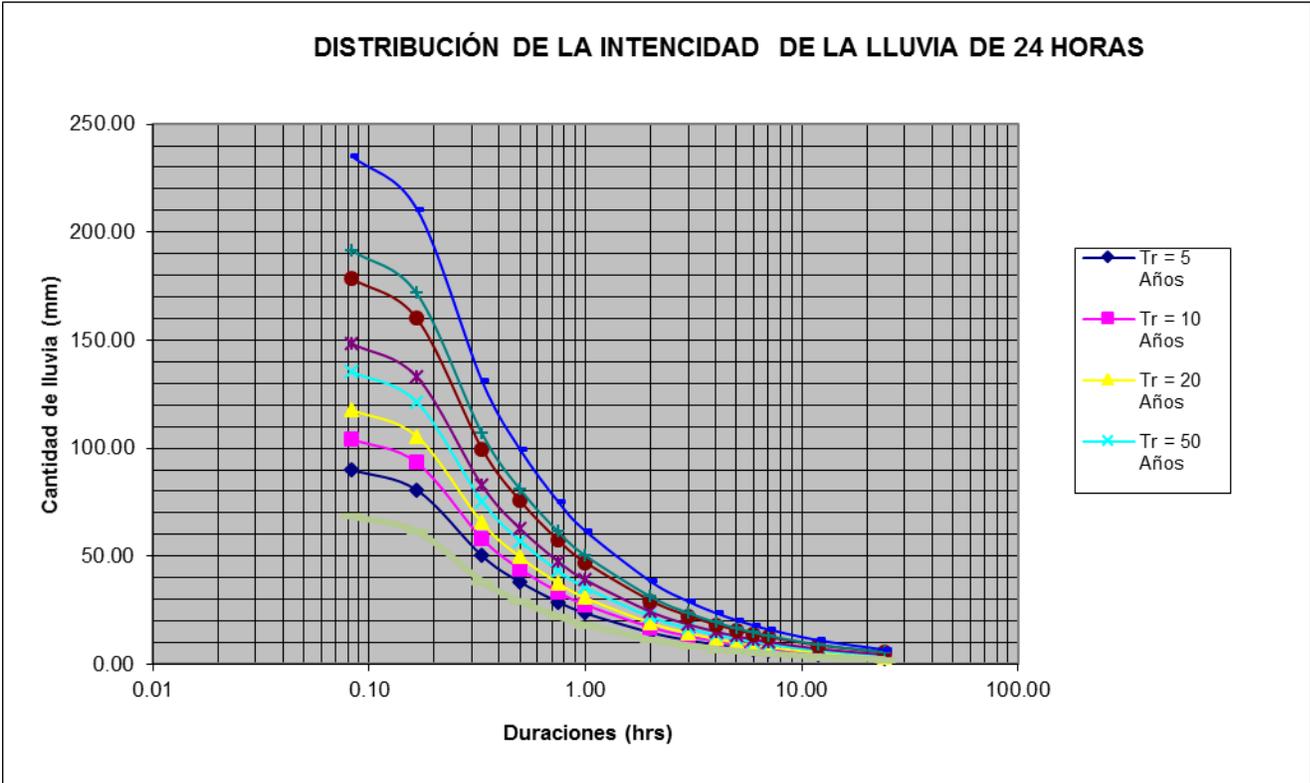
MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

20202
STA. ANA TLAPACOYAN, DGE.

DISTRIBUCIÓN DE LA INTENCIDAD DE LA LLUVIA DE 24 HORAS





**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

CALCULO DEL GASTO

Como punto principal es necesario conocer el área de la cuenca, la longitud del cauce principal y el periodo de retorno en el cual se analizará la estructura propuesta del Puente sobre el Rio Chiquito.

Longitud del cauce = 20.907 km

Area de la Cuenca = 86.97 Km²

Periodo de Retorno = 50 años

Procedemos al cálculo de la pendiente media del cauce, se divide la longitud del escurrimiento principal en tramos iguales, para el caso del puente "se divide en 21 tramos, con tramos con una longitud de 891.29. Estas estaciones se colocaron sobre la línea del escurrimiento principal.

Al tener colocados estos puntos se procedió a sacar las elevaciones correspondientes a cada tramo, estas elevaciones se obtuvieron interpolando las curvas de nivel que vienen indicadas en la carta del INEGI.

La pendiente media se obtiene con la siguiente fórmula:

La pendiente media se calcula con la siguiente expresión:

$$S_c = \left[\frac{L}{N \sum_{j=1}^N \frac{L_j}{\sqrt{S_{c_j}}}} \right]^2$$

Dónde: S_c = Pendiente media del cauce principal

S_{c_j} = Pendiente del tramo j

L = Longitud del cauce principal (m)

L_j = Longitud del tramo (m)

Siendo así la pendiente media del cauce hasta el sitio de cruce de 4.04%.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GROSMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Punto	Cadena- miento m	Longitud tramo Lj m	Elevacion m	Desnivel De	Pendiente Scj m	
N	C _N	L _i =C _N -C _{N-1}	E _N	E _{n1} -E _{n2}	De=En/li	Lj / ((Scj)1/2)
1	20907.00		800.00			
2	20070.72	836.28	821.00	21.00	0.0252	5268.07
3	19234.44	836.28	836.00	15.00	0.0180	6233.27
4	18398.16	836.28	853.00	17.00	0.0204	5855.14
5	17561.88	836.28	871.00	18.00	0.0216	5690.17
6	16725.60	836.28	890.00	19.00	0.0228	5538.40
7	15889.32	836.28	912.00	22.00	0.0264	5146.95
8	15053.04	836.28	929.00	17.00	0.0204	5855.14
9	14216.76	836.28	948.00	19.00	0.0228	5538.40
10	13380.48	836.28	960.00	12.00	0.0144	6969.00
11	12544.20	836.28	973.00	13.00	0.0156	6695.60
12	11707.92	836.28	1001.00	28.00	0.0335	4569.09
13	10871.64	836.28	997.00	4.00	0.0048	12070.67
14	10035.36	836.28	1012.00	15.00	0.0180	6233.27
15	9199.08	836.28	1028.00	16.00	0.0192	6035.34
16	8362.80	836.28	1066.00	38.00	0.0455	3920.55
17	7526.52	836.28	1107.00	41.00	0.0491	3774.08
18	6690.24	836.28	1136.00	29.00	0.0347	4489.39
19	5853.96	836.28	1178.00	42.00	0.0503	3728.79
20	5017.68	836.28	1225.00	47.00	0.0563	3524.50
21	4181.40	836.28	1278.00	53.00	0.0634	3321.30
22	3345.12	836.28	1334.00	56.00	0.0670	3230.84
23	2508.84	836.28	1433.00	99.00	0.1184	2430.39
24	1672.56	836.28	1568.00	135.00	0.1615	2080.97
25	836.28	836.28	1717.00	149.00	0.1782	1981.07
26	0.00	836.28	2078.00	361.00	0.4317	1272.81
Sumas	20907.00				Σ	121453.2
					Pendiente media (Sc)=	0.0297

Tabla No. 5 Cálculos para la obtención de la pendiente media.

Para obtener el gasto, existen varios métodos semiempíricos y estadísticos. En los semiempíricos tenemos el método Chow y la Racional Americana, los cuales se utilizan para cuencas menores de 25 km², y en el estadístico se utiliza el método del Hidrograma Unitario Triangular para cuencas mayores de 25 km², sin embargo, se realizan los tres métodos para calcular el gasto y así tener una comparativa de los mismos.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: SEPTIEMBRE/2020

Revisión: Rev-1

FORMULA RACIONAL AMERICANA

Este método permite determinar el gasto máximo provocado por una tormenta, suponiendo que esto alcanza cuando la intensidad de lluvias es aproximadamente constante durante una cierta duración, que se considera es igual al tiempo de concentración de la cuenca (COMISION NACIONAL DEL AGUA 2007;Pp. 155,156).

Este método utiliza las características fisiográficas de la cuenca y la intensidad de lluvia-duración para un periodo de retorno cuya expresión es:

$$Q = 0.278 C i A$$

En donde: Q_{tr} = Gasto de diseño en m^3/seg

C = Coeficiente de escurrimiento de la cuenca en Km^2

i = Intensidad de Lluvia para una duración igual al tiempo de concentración (mm/hr)

A = Area drenada de la cuenca (km^2)

0.278 = Factor de homogeneidad de unidades

En donde se calcula C

que es igual $C=He/Hpd$

En donde

C = Coeficiente de escurrimiento

He = Precipitacion en exceso

Hpd = Precipitacion de diseño

Para la obtencion de He es la precipitacion en exceso :

$$He = \frac{\left(Hp - \left(\frac{508}{N} \right) + 5.08 \right)^2}{Hp + \left(\frac{2033}{N} \right) - 20.32}$$

Donde:

Hp = Precipitacion de diseño

N = Numero de curva

He = Precipitacion en exceso

Calculando el valor de Hp con la sigueinte formula

$$KTC^{1-e}$$

CONTRATO 2020-20-GF-A-125-Y-00-2020

FECHA: 24 DE JULIO DE 2020

$$1 - e$$



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

Donde:

K= Factor de Conversion
e= Coeficiente de Kusiling

Para el calculo de K se utiliza la siguiente formula:

$$K = \frac{Hp(1-e)}{241-e}$$

Para calcular la intencidad se ocupa la siguiente expresion:

$$I = \frac{K}{\quad}$$

Para calcular el coeficiente de escurrimiento de la cuenca, se utiliza la siguiente tabla en la cual vienen los datos de los coeficientes según el tipo de terreno. Para el análisis del puente se ocupó más de un coeficiente, por lo que se obtuvo una relación entre los mismos para obtener al final el coeficiente que afectara en el cálculo del gasto para la cuenca del Rio que analizamos.

TABLA. Selección del número de escurrimiento



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

CARACTERÍSTICAS	CANTIDAD	UNIDAD
A =AREA CUENCA	86.97	KM2
L =LONG. DEL CAUCE PRINCIPAL	20.91	KM
H DESNIVEL DEL CAUCE	1.2780000	KM
S PENDIENTE DEL CAUCE	0.0297	MILESIMAS

La intensidad de lluvia se obtuvo a partir de datos de las Estaciones Pluviograficas, tal como se explica en el apartado del cálculo de la precipitación. Siendo interpolada la Duración obtenida en este método, dentro de las tablas correspondientes a la precipitación.

Este cálculo se realiza para cada periodo de retorno especificado: 5, 10, 50, 100, 500 y 1000 años. Los resultados para la estación 20202 STA ANA TLAPACOYAN, DGE

TR (año)	I (mm/hr)	K (mm)	Hp	He	Qmáx. (m3/seg)
5	14.80	7.49	29.44	1.07	13.03
10	17.13	8.67	34.06	2.12	25.74
50	22.24	11.25	44.24	5.39	65.56
100	24.40	12.35	48.54	7.12	86.52
500	29.40	14.88	58.48	11.74	142.70
1000	31.55	15.96	62.75	13.96	169.70
10000	38.68	19.57	76.93	22.16	269.39



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

MÉTODO DE CHOW

Datos necesarios para aplicar el metodo de Chow

a) Datos fisiográficos :

Área de la cuenca en km²
Longitud del cauce principal
Pendiente media del cauce principal
Tipos de suelo en la cuenca
Usos de suelo en la cuenca

b) Datos climatológicos:

Precipitación utilizando datos de Estaciones Pluviograficas.

Para en calculo de la precipitacion total (HP) por la formula

HP = (t) (I) = cms HP= Precipitacion Total (cms.)
t = Duración de la tormenta (hrs.)
I = Intensidad de lluvia (cms./hr.)

Para en calculo de la precipitación en exceso. (Pe) por formula

Donde:

$$He = (HP - \frac{(508/N) + 5.08}{N})^2$$
$$He = (HP + \frac{(2,032/N) - 20,32}{N})$$

He = Precipitación en exceso para la duración de tormenta seleccionada y el periodo de retorno establecido, (cm)
HP = Altura de precipitación para la duración de tormenta seleccionada y el periodo de retorno establecido, (cm)
N = Número de escurrimiento de la cuenca en estudio, adimensional

Para en calculo del factor de escurrimiento (X) por formula

$X = \frac{He}{t}$ X = Factor de escurrimiento, (cm/h)
He = Precipitación en exceso para la duración de tormenta seleccionada y el periodo de retorno establecido, (cm)
t = Duración de la tormenta seleccionada, (h)

Para el tiempo de concentracion se ocupa tiempo critico calculado anteriormente

Se calcula la relación entre la duración de la tormenta seleccionada y el tiempo de retraso

$$\text{Relación} = t / tr$$

El gasto que producirá la precipitación con la duración de la tormenta seleccionada, para el periodo de retorno establecido, se calcula con la siguiente fórmula:

$Q = 0.278A X Z$ Q = Gasto para la duración de la tormenta seleccionada y el periodo de retorno establecido, (m³/s)
A = Área de la cuenca, (km²)
X = Factor de escurrimiento, (cm/h)
Z = Factor de reducción del pico, adimensional



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

$$Tr(0.0050(L/S^{0.5}))^{0.64}$$

$$Tr = 1.6811278 \quad \text{hrs}$$

$$\text{Calculo de la relación } t/tr = 1.027$$

$$Z = Q_p/Q_e = \boxed{0.69}$$

Este cálculo se realiza para cada periodo de retorno especificado: 5, 10, 50, 100, 500 y 1000 años. Los resultados para la estación 20189 SAN CARLOS YAUTEPEC.

Tr (a ñ o s)	Tc	He	X	Q Max (m3/Seg)
5	1.99	1.07	0.54	8.57
10	1.99	2.12	1.06	16.94
50	1.99	5.39	2.71	43.13
100	1.99	7.12	3.58	56.92
500	1.99	11.74	5.90	93.88
1000	1.99	13.96	7.02	111.65
10000	1.99	22.16	11.14	177.24



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

MÉTODO DEL HIDROGRAMA UNITARIO

MÉTODO DEL HIDROGRAMA UNITARIO TRIANGULAR.

Para el caso de que se conozcan solamente las características de la Cuenca y de la Tormenta el U.S.B.R. ha propuesto un método sencillo que considera la distribución del escurrimiento en forma Triangular.

Las ecuaciones para la obtener el Hidrograma Unitario Triangular son las siguientes:

$$Q_p = \frac{0.556 H_e A}{2 t_p}$$

$$t_p = \frac{D + 0.6 t_c}{2}$$

Donde:

A= Área de la Cuenca en Km²

D = Duración de la Precipitación en exceso en horas.

H = Relación tr/tp. Un valor medio es 1.67.

Qp = Caudal pico del Hidrograma Unitario, en m³/s

t_c= Tiempo de concentración, en horas.

t_p = Tiempo pico, en horas.

Datos:

A = 135.6390768 Km²

T_c= 3.21 hrs

S = 0.037

H_e= Precipitación en exceso

T_p= 3.53

Se obtiene el gasto para cada periodo de retorno mencionado anteriormente, siendo analizado a continuación el Tr = 5, 10, 50, 100, 500 y 1000 años para la estación 20202 STA. ANA TLAPACOYAN, DGE:

Tr (años)	Q max. (m3/seg)
5	11.85
10	23.40
50	59.60
100	78.65
500	129.72
1000	154.27
10000	244.90



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

CONCLUSIÓN

Como se mencionó al inicio de estos cálculos el periodo de retorno sobre el cual se tiene que analizar la cuenca del Rio Chiquito es de 50 años.

Por lo tanto, observando los resultados de los gastos para $T_r = 50$ años obtenidos por los tres métodos anteriores, tenemos:

TR (años)	GASTOS CALCULADO M3/Seg		
	RACIONAL AMERICANA	VEN TEE CHOW	HIDROGRAMA UNITARIO TRIANGULAR
50	65.56	43.13	59.60

Se descarta el método de la Formula Racional Americana ya que se utiliza en zonas urbanas y pequeñas.

Se descarta el método de Ven Tee Chow, este método aplica para cuencas en zonas no urbanas.

Teniendo un área de cuenca 86.97 km², se tendría que ocupar el gasto obtenido por el método del Hidrograma Unitario Triangular es de 59.60m³/s.



**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

REPORTE FOTOGRÁFICO

DESCRIPCIÓN

Se muestran las condiciones actuales donde se ubicara el puente. Aguas arriba



DESCRIPCIÓN

Cauce del río "Chiquito". Aguas arriba.





**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

DESCRIPCIÓN

Cauce del río
"Chiquito" aguas
arriba.



DESCRIPCIÓN

Levantamiento
topográfico del río
"Chiquito", aguas
arriba.





**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

DESCRIPCIÓN

Cauce del río
"Chiquito" aguas
abajo.



DESCRIPCIÓN

Levantamiento
topográfico del río
"Chiquito". Aguas
abajo.





**SUPERVISIÓN Y
LABORATORIO DE
OBRAS
CIVILES GRO SMA**
Tel: (951) 53 3 72 57

E-mail:
sloc.grosma@gmail.com

SERVICIO:

ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIFESTACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN SU MODALIDAD PARTICULAR (MIA P), PERMISOS DE LA CONAGUA DEL PUENTE VEHICULAR "RÍO SECO" UBICADO EN EL KM 0+190 DEL CAMINO E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTA MARÍA ZOQUITLÁN, ASÍ COMO DEL PUENTE VEHICULAR "SANTO DOMINGO NARRO" UBICADO EN EL KM 2+260, DEL CAMINO KM 125+000 E.C. (OAXACA - TEHUANTEPEC) - SANTO DOMINGO NARRO Y DEL PUENTE VEHICULAR "PORVENIR BALLESTEROS" UBICADO EN EL CAMINO: SAN SEBASTIÁN COATLÁN - EL PORVENIR BALLESTEROS - LLANO LEÓN, EN EL ESTADO DE OAXACA.

MEMORIA HIDROLÓGICA

MH-01

Fecha: **SEPTIEMBRE/2020**

Revisión: Rev-1

DESCRIPCIÓN

Levantamiento topográfico del río "Chiquito".



DESCRIPCIÓN

Levantamiento topográfico del río "Chiquito".



COORDENADAS

X	Y
722168,616	1777286,65
722170,455	1777287,44
722172,285	1777288,24
722174,129	1777289,02
722175,978	1777289,78
722177,827	1777290,54
722179,676	1777291,31
722180,931	1777291,82
722181,528	1777292,06
722181,547	1777292,07
722182,146	1777292,32
722182,442	1777292,45
722183,317	1777292,83
722185,095	1777293,62
722186,859	1777294,44
722188,608	1777295,29
722190,343	1777296,17
722191,695	1777295,64
722191,967	1777295,82
722192,537	1777296,14
722192,565	1777296,16
722193,119	1777296,47
722194,328	1777297,11
722196,077	1777298,07
722197,827	1777299,04
722199,582	1777300
722201,339	1777300,96
722203,095	1777301,92
722204,851	1777302,87
722206,608	1777303,83
722208,364	1777304,79
722210,12	1777305,74
722211,877	1777306,7
722213,633	1777307,66
722215,389	1777308,61
722217,157	1777309,55
722218,416	1777311,42
722220,173	1777312,37
722221,931	1777313,33
722223,689	1777314,28
722225,449	1777315,23
722227,233	1777316,14
722229,43	1777316,29
722232,914	1777318,25
722234,478	1777319,56
722236,051	1777320,85
722237,757	1777321,9
722239,496	1777322,89

722241,236	1777323,88
722242,976	1777324,86
722243,304	1777325,04
722243,477	1777325,14
722243,609	1777325,22
722244,093	1777325,58
722244,356	1777325,76
722245,519	1777326,71
722246,569	1777327,78
722247,716	1777328,88
722248,165	1777330,38
722246,61	1777332,21
722246,552	1777333,44
722246,291	1777334,61
722246,167	1777334,97
722245,747	1777335,34
722245,718	1777335,46
722245,667	1777335,65
722245,658	1777335,81
722245,147	1777337,74
722244,636	1777339,68
722244,125	1777341,61
722243,614	1777343,54
722243,103	1777345,48
722242,593	1777347,41
722242,172	1777348,88
722242,12	1777349,08
722242,09	1777349,19
722242,1	1777349,23
722242,188	1777349,71
722241,904	1777350,39
722241,317	1777351,41
722240,592	1777352,33
722239,737	1777353,14
722238,95	1777354,15
722237,992	1777355,17
722236,803	1777356,02
722235,422	1777357,05
722233,836	1777357,27
722233,74	1777357,27
722233,162	1777356,91
722233,002	1777356,9
722232,8	1777356,89
722232,099	1777356,89
722230,075	1777356,78
722228,115	1777356,38
722226,169	1777355,92
722224,221	1777355,46
722222,273	1777355,01
722220,323	1777354,57

722218,365	1777354,16
722216,406	1777353,75
722214,448	1777353,35
722212,49	1777352,94
722210,533	1777352,52
722208,576	1777352,11
722206,619	1777351,7
722204,662	1777351,29
722203,51	1777351,01
722202,871	1777350,82
722202,724	1777350,77
722202,218	1777350,62
722201,891	1777350,53
722200,745	1777350,28
722198,747	1777349,87
722196,741	1777349,49
722194,729	1777349,14
722192,71	1777348,83
722190,687	1777348,56
722188,658	1777348,32
722186,625	1777348,11
722186,421	1777348,1
722186,079	1777348,1
722185,396	1777348,12
722184,727	1777348,14
722184,591	1777348,16
722182,603	1777347,92
722180,609	1777347,76
722178,615	1777347,6
722176,621	1777347,44
722174,627	1777347,29
722172,627	1777347,23
722170,625	1777347,19
722168,626	1777347,11
722166,626	1777347,04
722164,626	1777346,97
722162,631	1777346,83
722160,637	1777346,68
722158,642	1777346,53
722156,648	1777346,38
722154,653	1777346,23
722152,658	1777346,09
722150,663	1777345,96
722150,289	1777345,9
722149,624	1777345,86
722148,971	1777345,82
722148,685	1777345,83
722148,642	1777345,84
722146,728	1777345,7
722144,177	1777344,72

COORDENADAS

X	Y
722169,813	1777283,78 722169.8127,1777283.7798
722182,139	1777288,92 722182.1387,1777288.9193
722182,763	1777289,18 722182.7632,1777289.1798
722193,513	1777294,33 722193.5128,1777294.3339
722194,107	1777294,66 722194.1069,1777294.6578
722244,802	1777322,3 722244.8016,1777322.2954
722244,986	1777322,4 722244.986,1777322.3959
722247,309	1777324,02 722247.3093,1777324.0222
722249,215	1777326,12 722249.2149,1777326.1225
722250,609	1777328,59 722250.6085,1777328.5925
722251,421	1777331,31 722251.4207,1777331.3096
722251,611	1777334,14 722251.6113,1777334.1391
722251,171	1777336,94 722251.1709,1777336.9407
722251,115	1777337,14 722251.1154,1777337.1432
722247,498	1777350,34 722247.4975,1777350.3425
722247,442	1777350,55 722247.442,1777350.5451
722246,205	1777353,52 722246.2054,1777353.5171
722244,263	1777356,08 722244.263,1777356.0841
722241,739	1777358,08 722241.7389,1777358.0818
722238,794	1777359,38 722238.7944,1777359.3827
722235,618	1777359,9 722235.6178,1777359.9036
722232,412	1777359,61 722232.412,1777359.6111
722232,207	1777359,57 722232.207,1777359.5657
722203,046	1777353,11 722203.0457,1777353.1139
722202,385	1777352,97 722202.385,1777352.9677
722185,246	1777350,52 722185.2464,1777350.5154
722184,571	1777350,47 722184.5712,1777350.4704
722147,926	1777348,03 722147.9258,1777348.0296
722147,251	1777347,98 722147.2506,1777347.9846
722129,419	1777345,38 722129.419,1777345.3767
722128,759	1777345,23 722128.7592,1777345.2264
722063,268	1777330,31 722063.2679,1777330.3104
722062,282	1777330,09 722062.2816,1777330.093
722051,68	1777327,49 722051.6801,1777327.4907
722041,215	1777324,39 722041.2146,1777324.3865
722040,253	1777324,08 722040.2534,1777324.0764
721994,454	1777309,3 721994.4538,1777309.2963
721993,864	1777309,14 721993.8641,1777309.1403
721984,583	1777307,87 721984.5828,1777307.8727
721975,272	1777308,9 721975.2721,1777308.9022
721966,492	1777312,17 721966.4919,1777312.1668
721965,951	1777312,45 721965.9506,1777312.4479
721950,959	1777320,23 721950.9588,1777320.2321

COORDENADAS

X	Y
722171,05	1777280,81
722172,904	1777281,56
722174,765	1777282,3
722176,626	1777283,03
722178,488	1777283,76
722180,349	1777284,49
722182,211	1777285,23
722183,468	1777285,73
722184,063	1777285,98
722184,082	1777285,99
722184,713	1777286,26
722185,028	1777286,4
722185,959	1777286,79
722187,849	1777287,61
722189,721	1777288,47
722191,573	1777289,37
722193,406	1777290,32
722194,298	1777290,76
722194,609	1777290,91
722195,228	1777291,21
722195,256	1777291,22
722195,828	1777291,5
722197,05	1777292,11
722198,851	1777292,99
722200,651	1777293,86
722202,422	1777294,79
722204,194	1777295,72
722205,957	1777296,67
722207,714	1777297,62
722209,471	1777298,58
722211,229	1777299,53
722212,986	1777300,49
722214,743	1777301,44
722216,501	1777302,4
722218,258	1777303,35
722220,008	1777304,32
722221,746	1777305,31
722223,483	1777306,3
722225,219	1777307,29
722226,954	1777308,29
722228,687	1777309,29
722230,423	1777310,28
722232,161	1777311,27
722233,909	1777312,25
722235,692	1777313,16
722237,473	1777314,07
722239,253	1777314,98
722241,032	1777315,89

722242,811	1777316,81
722244,59	1777317,72
722246,37	1777318,64
722246,697	1777318,82
722246,866	1777318,93
722247,083	1777319,07
722247,925	1777319,69
722248,373	1777320,02
722250,219	1777321,83
722251,651	1777323,95
722252,96	1777326,09
722252,997	1777328,71
722254,22	1777330,86
722255,655	1777333,27
722256,453	1777336,03
722256,433	1777336,94
722256,13	1777338,02
722256,045	1777338,29
722255,967	1777338,47
722255,921	1777338,62
722255,558	1777340,6
722255,016	1777342,52
722254,474	1777344,45
722253,932	1777346,37
722253,39	1777348,3
722252,848	1777350,22
722252,461	1777351,7
722252,463	1777351,91
722252,441	1777352,19
722252,433	1777352,29
722252,305	1777353,35
722251,602	1777355,02
722249,961	1777357,35
722247,581	1777358,96
722245,091	1777360,12
722242,701	1777361,06
722240,329	1777361,76
722237,926	1777362,08
722235,564	1777362,43
722233,164	1777362,37
722233,024	1777362,36
722232,113	1777362,01
722231,892	1777361,92
722231,707	1777361,83
722231,04	1777361,68
722229,072	1777361,31
722227,108	1777360,93
722225,145	1777360,55
722223,182	1777360,16
722221,22	1777359,77

722219,26	1777359,37
722217,313	1777358,92
722215,368	1777358,45
722213,425	1777357,97
722211,482	1777357,5
722209,539	1777357,02
722207,596	1777356,54
722205,653	1777356,07
722203,71	1777355,59
722202,553	1777355,34
722201,904	1777355,19
722201,761	1777355,15
722201,267	1777355,04
722200,955	1777354,94
722199,853	1777354,7
722197,93	1777354,31
722196	1777353,96
722194,064	1777353,64
722192,122	1777353,36
722190,175	1777353,11
722188,224	1777352,9
722186,269	1777352,73
722186,074	1777352,72
722185,745	1777352,72
722185,093	1777352,68
722184,427	1777352,63
722184,296	1777352,59
722182,297	1777352,51
722180,295	1777352,47
722178,3	1777352,33
722176,308	1777352,14
722174,316	1777351,95
722172,323	1777351,78
722170,329	1777351,64
722168,334	1777351,49
722166,34	1777351,34
722164,345	1777351,19
722162,35	1777351,05
722160,355	1777350,91
722158,359	1777350,78
722156,364	1777350,64
722154,369	1777350,5
722152,374	1777350,36
722150,379	1777350,21
722150,001	1777350,21
722149,333	1777350,22
722148,652	1777350,23
722148,356	1777350,23
722148,312	1777350,23
722146,328	1777350,03

722143,016	1777350,64
722128,753	1777348,3
722056,601	1777331,85
722040,293	1777327,24
722039,332	1777326,93
721993,097	1777312,04
721984,544	1777310,87
721975,965	1777311,82
721967,874	1777314,83



Santa Amalia No. 117-A Col. Cuauhtemoc C.P. 68030 Oaxaca, Oax. Teléfono: 01 (951) 132 06 28
Tel. Fax 01 (951) 51 664 33 E-mail. laaactolab@hotmail.com

Página 1 de 1

INFORME DE ENSAYOS

ORDEN DE TRABAJO: 00432 No. DE INFORME: LAA-00903 /20
FECHA DE INFORME:

DATOS DEL CLIENTE:

NOMBRE / RAZÓN SOCIAL: SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

IDENTIFICACIÓN DE LA MUESTRA:

FOLIO ASIGNADO: 00903

MUESTRA: Agua de Rio

Municipio San Sebastian Coatlán

Puente Vehicular "Porvenir Ballesteros" Ubicado en el camino

San Sebastian Coatlán, El Porvenir Ballesteros-Llano León

Localidad El Porvenir Ballesteros

CANTIDAD DE MUESTRA: 02 lt.

FECHA DE ANÁLISIS Y RECEPCIÓN : 03 de Septiembre del 2020

MUESTREADA POR: el Ciente

METODOLOGÍA EMPLEADA:

TIPO DE ENSAYO: Físico - Químico y Microbiológico

NORMA DE REFERENCIA: Modif. NOM-127-SSA1-2017

ENSAYO Especificaciones Sanitarias	RESULTADO	UNIDADES	VALOR MÁX
FÍSICAS			
Turbiedad	1,90	UNT	3
pH (potencial de hidrógeno)	8,0	unidades de pH	6.5 a 8.5
Color verdadero	130	UC	15
QUÍMICAS			
Alcalinidad Total	128	mg/l	
Dureza Total (CaCO3)	48	mg/l	500
Fluoruros (como F-)	0,05	mg/l	1,5
Nitratos (cómo N-NO3-)	6,60	mg/l	11,00
Nitritos (cómo N-NO2-)	0,63	mg/l	0,90
Sólidos Disueltos Totales	77	mg/l	1000
Sulfatos (como SO4=)	< 20	mg/l	400
Sustancias activas al azul de Metileno	0,00	mg/l	0,5
METALES Y METALOIDES			
Hierro	0,51	mg/l	0,3
RESIDUALES DE LA DESINFECCIÓN			
Cloro residual libre	0,10	mg/l	0.2-1.5
Cloruros	35,45	mg/l	

MICROBIOLÓGICAS			
E. Coli o Coliformes Fecales	< 1,1	NMP/100 ml	< 1.1
Organismos Coliformes Totales	110	NMP/100 ml	< 1.1

Comentarios: Los parámetros remarcados exceden la Norma. Contiene Coliformes los cuales se eliminan con la cloración o potabilización.

REALIZÓ	REVISÓ Y AUTORIZÓ
ING. LORENA CORONA GALVÁN	QUIM. GEORGINA M. PEREZ PEREZ



Este informe no podrá ser reproducido total o parcialmente sin la autorización escrita del laboratorio los resultados aquí reportados se refieren exclusivamente a la muestra especificada. LAAACTOLAB declina toda responsabilidad por el uso indebido o incorrecto que se hiciera de este informe.

SISTEMA AMBIENTAL

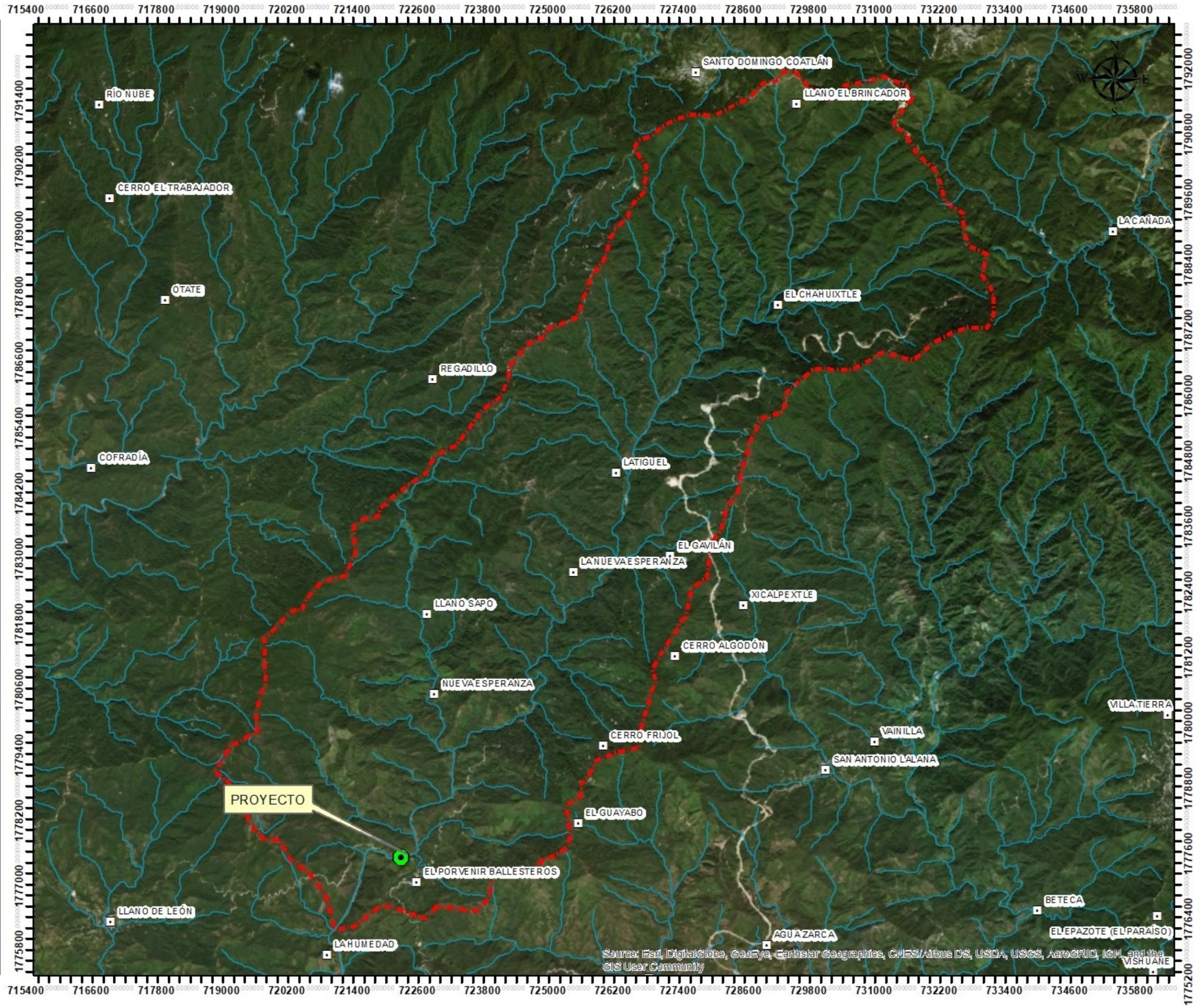
SIMBOLOGIA

-  Proyecto
-  Sistema Ambiental
- Superficie. 9,251.58 has

ESCALA 1:70,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

MACROLOCALIZACION

SIMBOLOGIA

★ Proyecto

SAN SEBASTIAN COATLAN

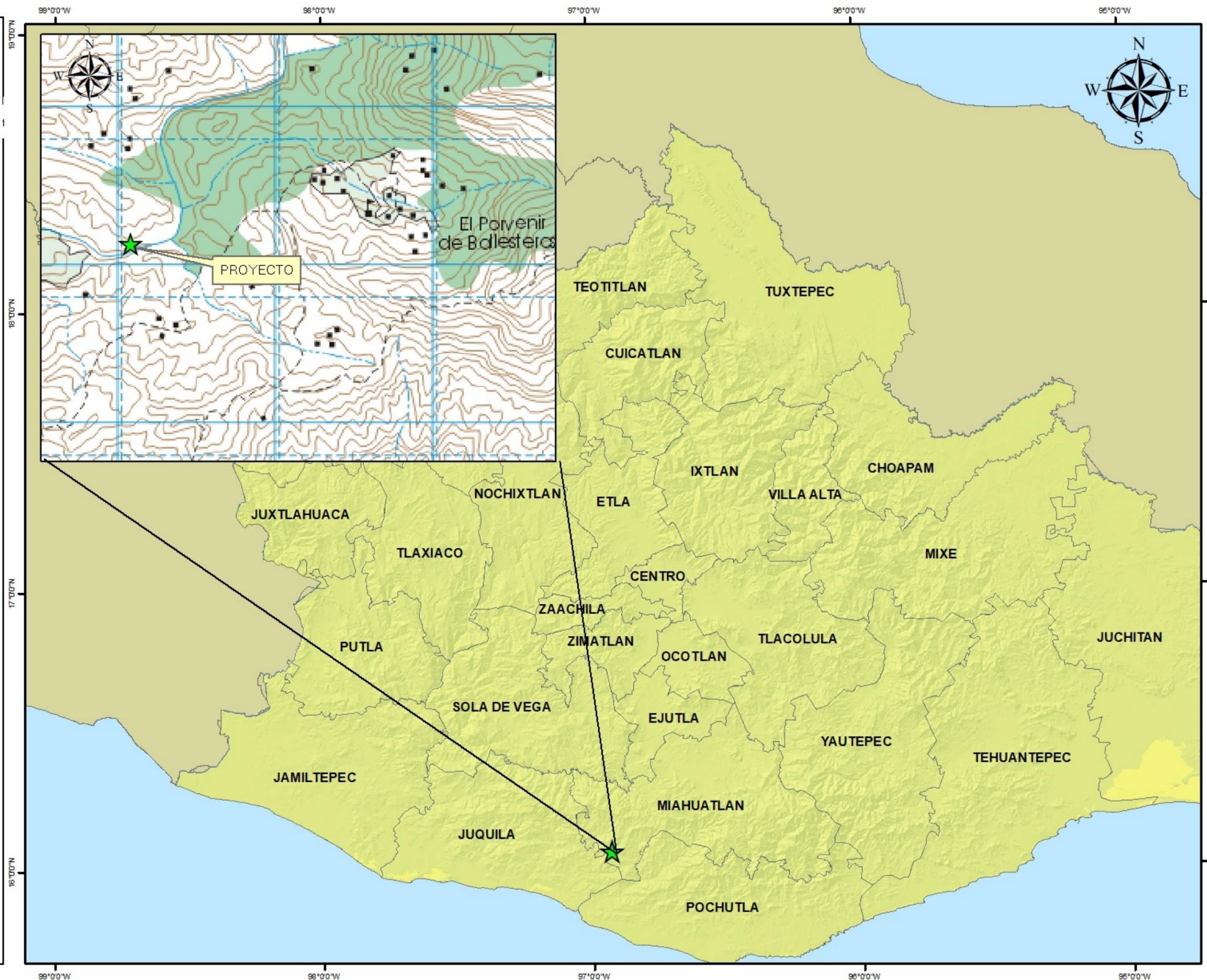
Se localiza en la parte sur del estado de Oaxaca, en coordenadas 16°12' latitud norte y 96°49' longitud oeste, a una altura de 1980 metros sobre el nivel del mar.

Colinda al norte con Miahuatlán de Porfirio Díaz, al sur con San Bartolomé Loxicha, al oeste con San Jerónimo Coatlán, al este con San Baltasar Loxicha y San Pedro Coatlán.

ESCALA 1:1,500,000

PROYECCION DEL MAPA: COORDENADAS GEOMETRICAS

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



AREA DE INFLUENCIA

SIMBOLOGIA

-  Proyecto
-  Área de Influencia Superficie. 3.13 has

ESCALA 1:4,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



EDAFOLOGIA

SIMBOLOGIA

-  Proyecto
-  Área de Influencia Superficie. 9,251.58 has

TIPO DE SUELO

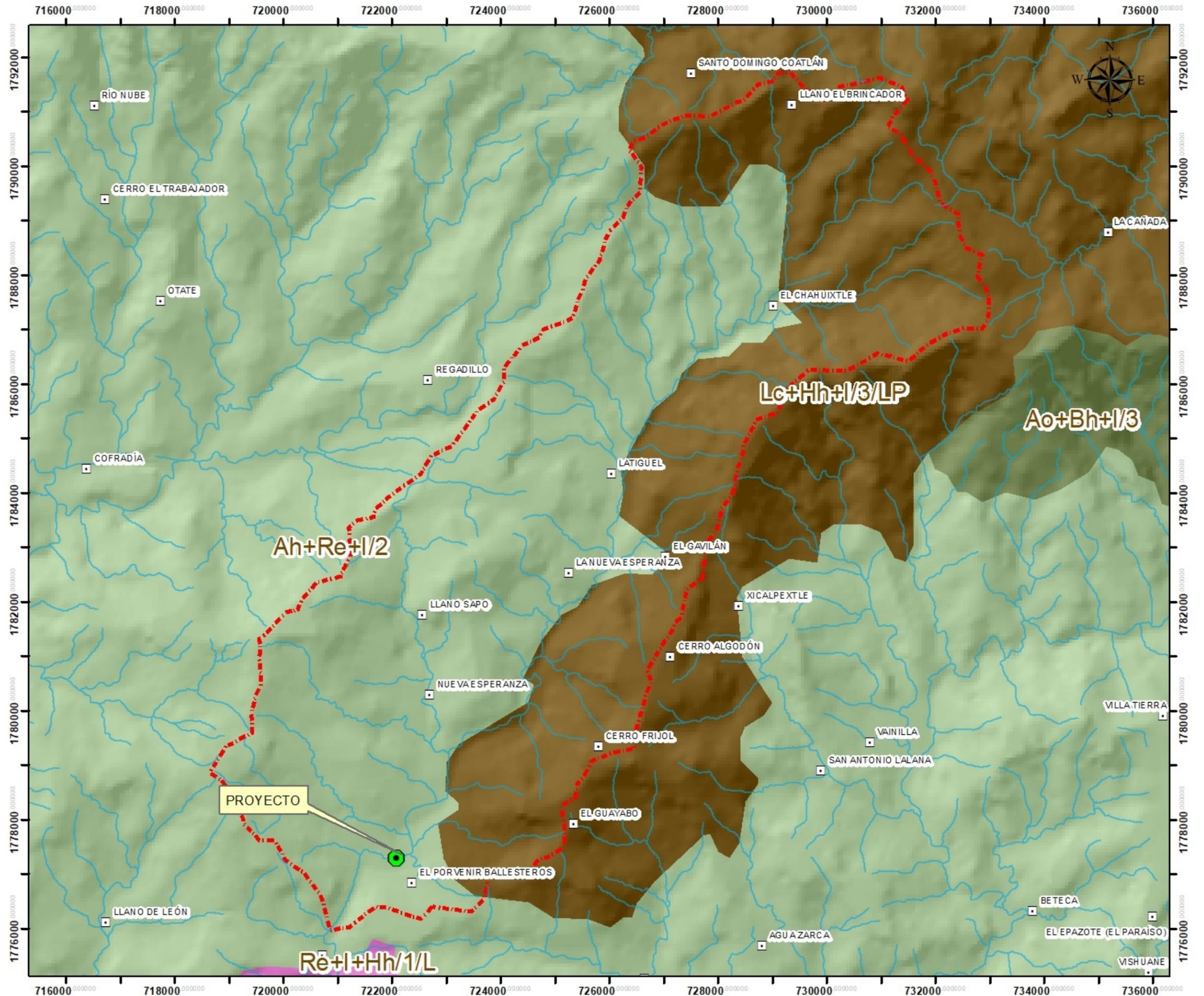
-  Ah+Re+I/2
Acrisol humico+Regosol eutrico + Litosol
-  Lc+Hh+I/3/LP
Luvisol cromico+Feozem haplico+ Litosol

- Textura:
1. Gruesa 2: Media 3.Fina
L: Fase Lítica
P. Fase pedregosa

ESCALA 1:70,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



USO DEL SUELO Y VEGETACION

SIMBOLOGIA

- Proyecto
- Área de Influencia Superficie: 9,251.58 has

TIPO DE USO DEL SUELO Y VEGETACION INEGI SERIE VI

- BPQ
Bosque de Pino-Encino
 - BM
Bosque Mesofilio
 - BQP
Bosque de Encino-Pino
 - TA TAP
Agricultura de Temporal/Permanente
 - PI
Pastizal Inducido
- VSA: Veg. Sec. Arborea
VSa: Veg. Sec. arbustiva

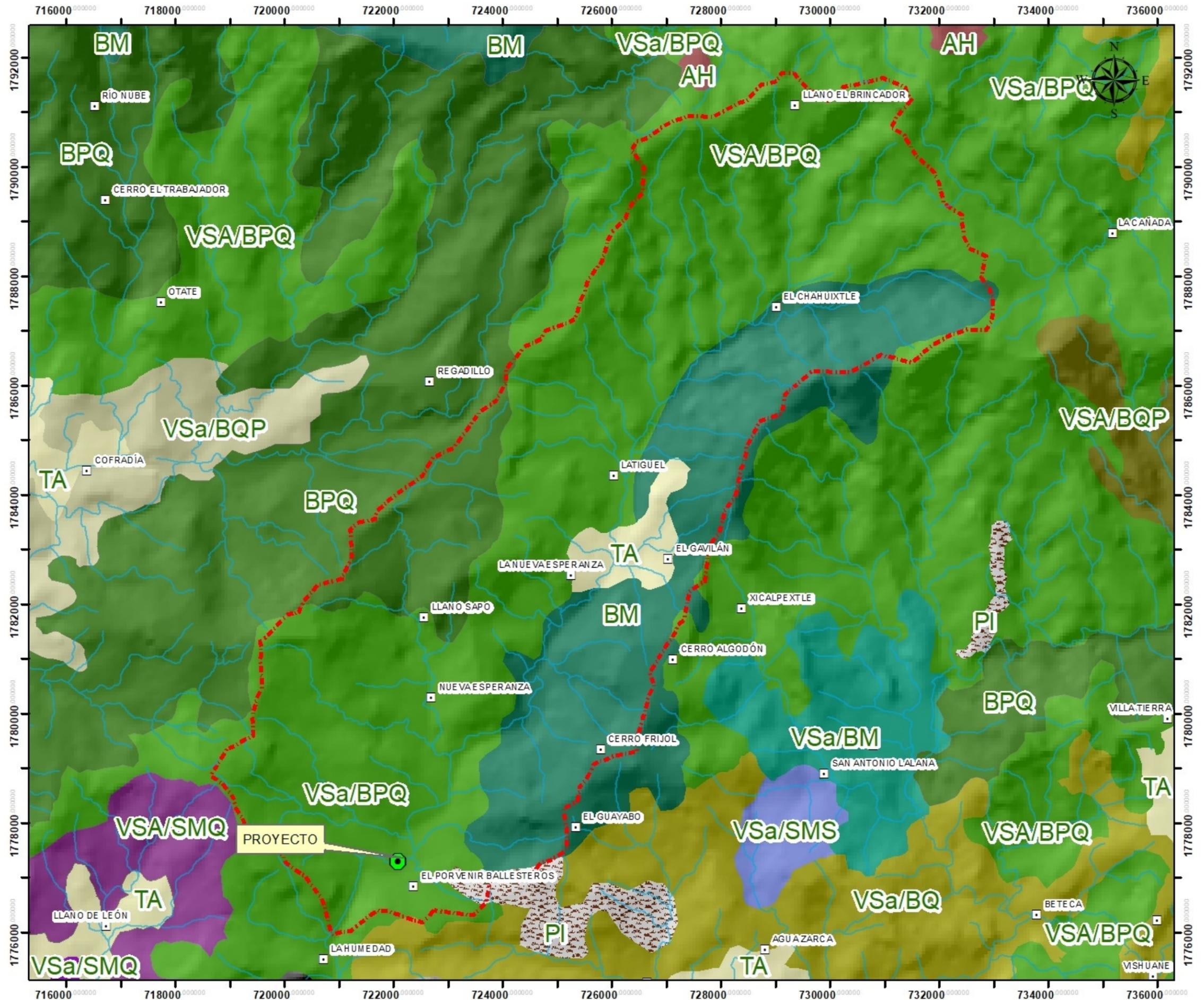
ESCALA 1:70,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



PROGRAMA DE ORDENAMIENTO ECOLOGICO REGIONAL DEL TERRITORIO DE OAXACA

- SIMBOLOGIA**
- Proyecto
 - Área de Influencia Superficie. 9,251.58 has

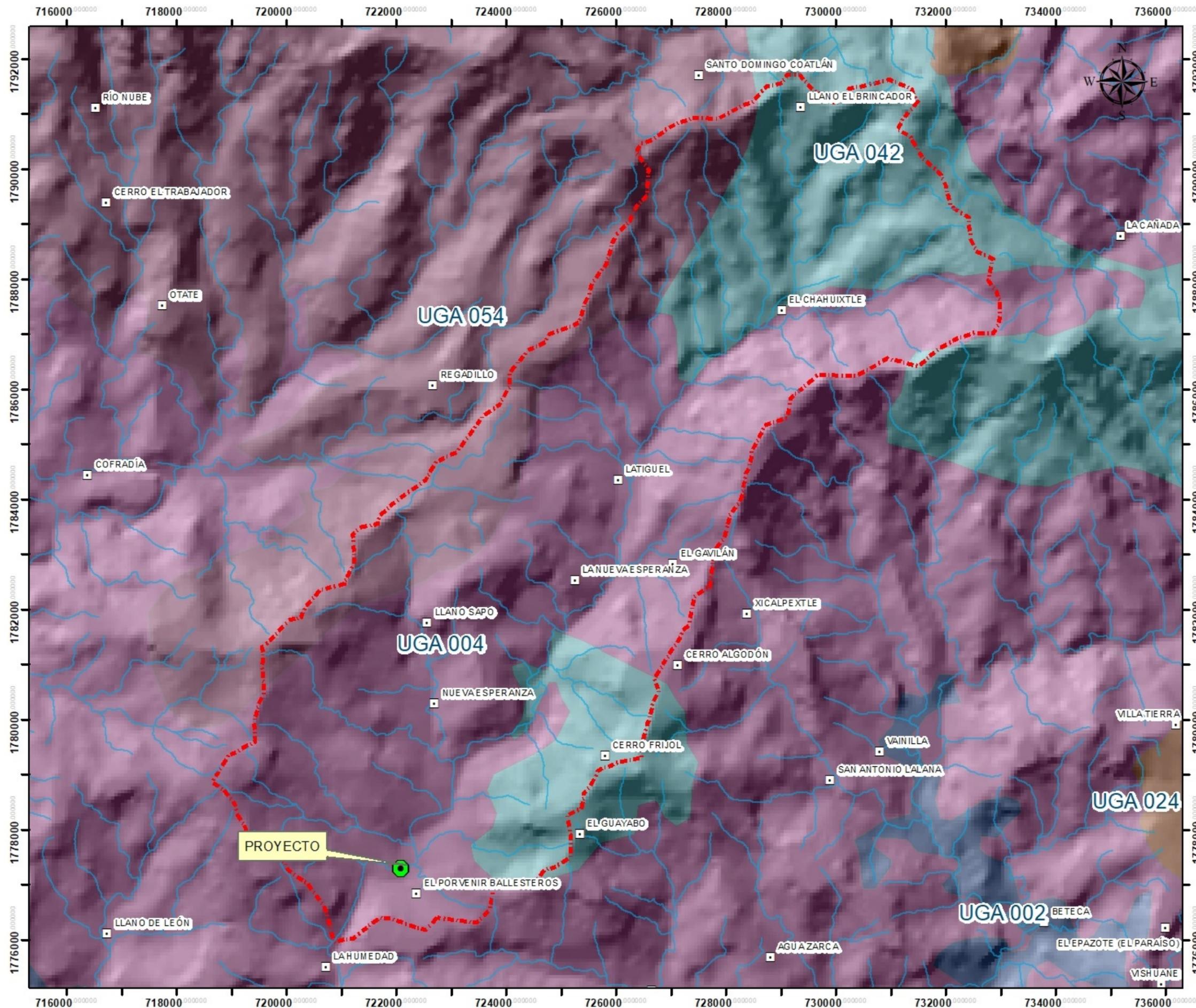
UNIDAD DE GESTION AMBIENTAL

- UGA 004
Aprovechamiento sustentable
- UGA 042
Conservación con aprovechamiento

ESCALA 1:70,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



**PROGRAMA DE ORDENAMIENTO ECOLOGICO
GENERAL DEL TERRITORIO**

- SIMBOLOGIA**
- Proyecto
 - ▭ Área de Influencia Superficie. 9,251.58 has

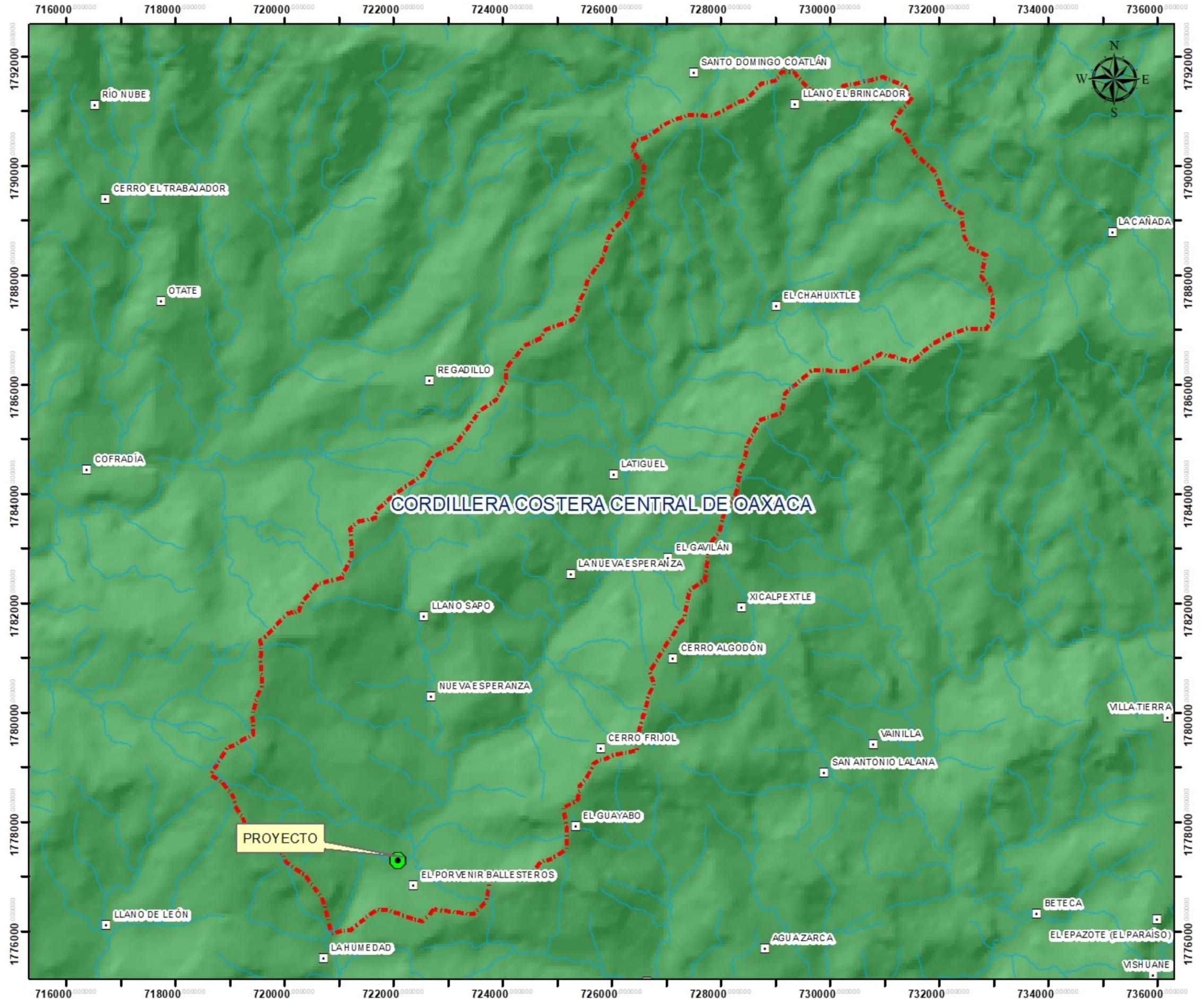
UNIDAD AMBIENTAL BIOFISICA

- BUAP 143
- COORDILLERA COSTERA CENTRAL DE OAXACA**
POLITICA:
RESTAURACION Y APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE

ESCALA 1:70,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



GEOLOGIA

SIMBOLOGIA

-  Proyecto
-  Área de Influencia
Superficie. 9,251.58 has

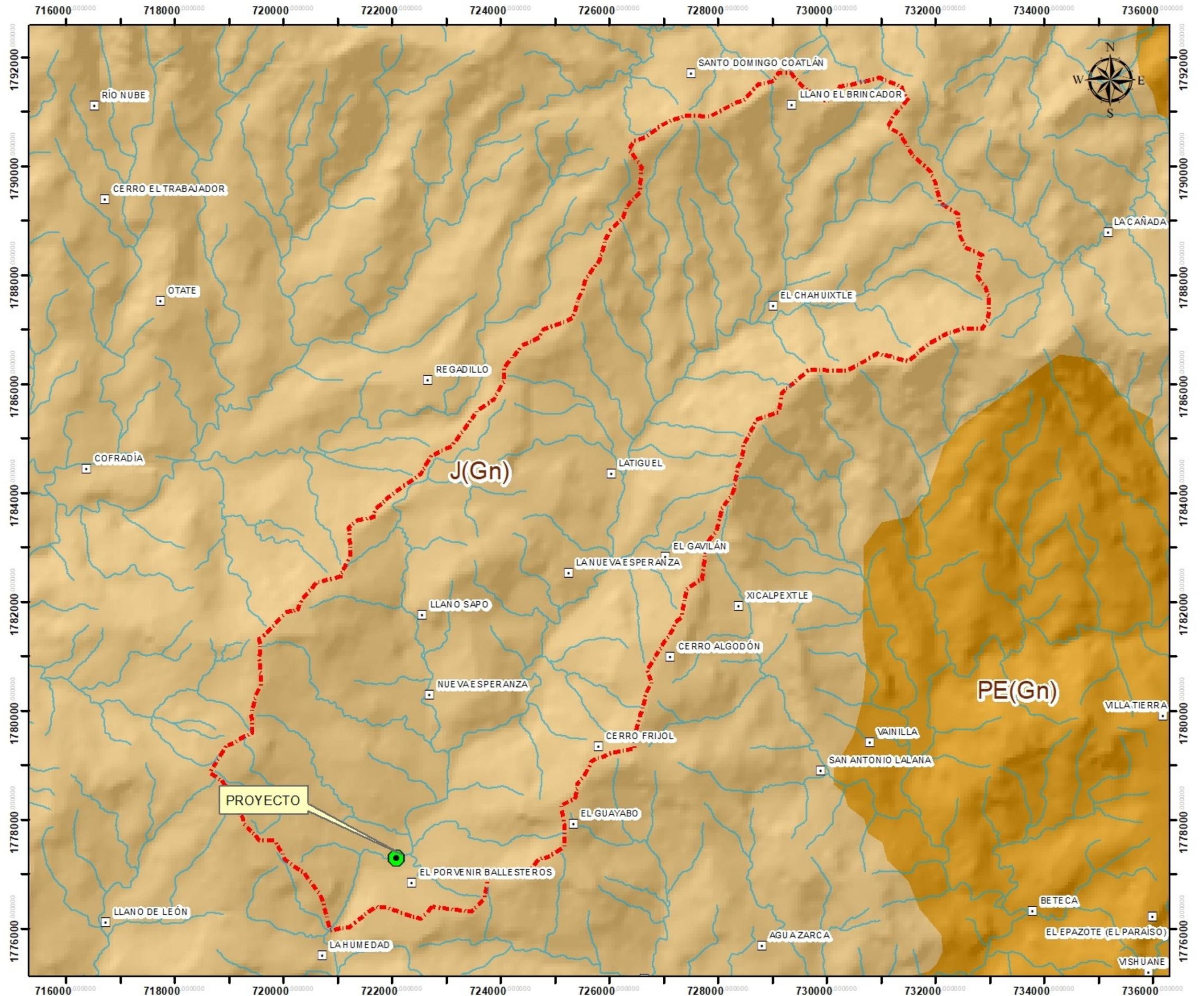
TIPO DE GEOLOGIA

-  J(Gn)
Metámorfica
Tipo: Gneis
-  PE(Gn)
Metámorfica
Tipo: Gneis

ESCALA 1:70,000

PROYECCION DEL MAPA:
COORDENADAS UTM ZONA 14 NORTE
DATUM WGS 84

Datos de INEGI
www.inegi.gob.mx



ANEXO G
Estudio de Impacto Ambiental
Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

ACTIVIDADES - ACCIONES		1. MATRIZ DE INTENSIDAD															Peso relativo de actividades
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO						
COMPONENTES AMBIENTALES		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas	Peso relativo de actividades
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	2	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	2	2	3	3	19
	Construcción de la bodega en obra	0	0	0	1	1	2	1	3	1	0	1	2	2	3	3	20
CONSTRUCCION	Subestructura	2	2	1	2	1	1	0	0	1	3	1	2	2	3	2	23
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	2	2	3	3	40
	Construcción de accesos	2	2	1	2	1	1	3	3	2	3	1	2	2	3	3	31
	Construcción de Superestructura	2	2	1	3	1	1	0	0	2	3	1	2	2	3	3	26
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	1	2	1	1	0	0	0	3	1	2	2	3	3	21
	Construcción de parapetos, guardamuros y banquetas	1	1	1	1	1	1	0	0	0	3	1	2	2	3	3	20
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	1	1	3	1	1	0	0	2	3	1	2	2	3	3	24
	Subestructura	2	2	1	2	1	1	0	0	1	3	1	2	2	3	3	24
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	2	2	0	0	1	2	1	2	2	3	2	21
OPERACION		1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	3	3	2	2	3	21
290																	

Nota: El valor numérico de intensidad varía de 1 a 3 dependiendo del grado de cambio sufrido, siendo 3= valor indicativo de mayor impacto, 2 = muy bajo impacto, se designa el valor 1 a los impactos leves o imperceptibles y 0 para imp

Peso relativo componentes ambientales	18	16	12	22	15	16	8	10	14	27	14	25	24	35	34	290
--	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

9. SIGNIFICANCIA DEL IMPACTO AMBIENTAL																
ACTIVIDADES - ACCIONES		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	medio	bajo	bajo	bajo	neutro	bajo	neutro	neutro	neutro	neutro	medio	neutro	medio	medio	
	Construcción de la bodega en obra	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	neutro	neutro	neutro	medio	medio	alto	medio	neutro
CONSTRUCCION	Subestructura	neutro	medio	medio	medio	medio	bajo	medio	medio	neutro	alto	medio	medio	medio	medio	medio
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	medio	medio	medio	medio	medio	neutro	alto	alto	neutro	alto	medio	medio	medio	medio	medio
	Construcción de accesos	medio	medio	medio	alto	medio	neutro	alto	alto	neutro	medio	medio	medio	bajo	alto	medio
	Construcción de Superestructura	medio	medio	medio	medio	neutro	neutro	neutro	neutro	neutro	medio	medio	medio	medio	medio	medio
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	medio	medio	medio	medio	neutro	neutro	neutro	neutro	neutro	medio	medio	medio	medio	medio	alto
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	medio	bajo	medio	bajo	medio	medio	neutro	neutro	neutro	medio	medio	medio	bajo	medio	medio
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	bajo	medio	neutro	medio	medio	medio	neutro	neutro	neutro	medio	medio	medio	medio	alto	medio
	Subestructura	medio	medio	neutro	neutro	neutro	neutro	neutro	medio	neutro	neutro	medio	bajo	medio	medio	medio
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	bajo	medio	bajo	medio	medio	medio	neutro	bajo	neutro	neutro	medio	medio	medio	alto	medio
OPERACIÓN		medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio	alto	alto	alto	alto	alto

ANEXO N

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

8. MATRIZ DE INDICE DE IMPACTO AMBIENTAL (VIA)																	
ACTIVIDADES - ACCIONES	COMPONENTES AMBIENTALES	AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					TOTAL	
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional		Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1,1	0,8	0,8	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	1,8	1,3	1,6	10,9
	Construcción de la bodega en obra	1,0	1,0	1,0	1,2	1,3	1,4	1,1	0,0	0,0	0,0	2,0	1,1	2,2	1,7	0,0	15,0
CONSTRUCCION	Subestructura	0,0	1,3	1,1	1,3	1,2	1,0	1,9	1,6	0,0	2,0	1,1	1,1	1,3	1,1	1,1	17,3
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1,3	1,4	1,9	1,7	1,4	0,0	2,6	2,6	0,0	2,2	1,4	1,2	1,6	1,7	1,7	22,7
	Construcción de accesos	1,1	1,3	2,0	2,2	1,1	0,0	2,6	2,6	0,0	1,9	1,7	1,4	1,0	2,1	1,6	22,6
	Construcción de Superestructura	1,1	1,3	1,4	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	1,4	1,3	1,8	1,4	1,6	14,4
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1,4	1,4	1,7	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5	1,9	1,2	1,9	2,1	16,4
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,2	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4	1,4	1,0	1,1	1,6	14,6
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1,0	1,1	0,0	1,3	1,1	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	1,1	1,8	2,2	1,4	14,2
ABANDONO	Subestructura	1,1	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	1,0	1,0	1,2	1,7	1,1	9,9
	Deshabilitar área de maniobras	1,0	1,2	1,0	1,2	1,1	1,1	0,0	0,8	0,0	0,0	1,6	1,3	1,8	2,1	1,2	15,5
OPERACIÓN		1,6	1,6	1,4	1,6	1,4	1,6	1,4	1,4	1,7	1,8	2,7	2,7	2,2	2,3	2,3	173,6
TOTAL		11,5	13,3	12,1	14,3	8,5	7,0	8,3	8,8	0,0	10,4	16,7	12,9	16,5	18,2	15,1	173,6
Simbología: Peso del Factor Reversibilidad, W_{RV} :		0,30															
Peso del Factor Riesgo, W_{RG} :		0,30															
Peso del Factor Magnitud, W_M :		0,40															

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

5. MATRIZ DE MAGNITUDES DE IMPACTO (M)																					
ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES														Magnitud Total del Impacto sobre la actividad respectiva	Número de Impactos Positivos	Número de Impactos Negativos	Número de Impactos Neutros		
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO									
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólido	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólido	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas					
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	-1,4	-0,6	-0,6	-1,0	-1,2	-1,0	-1,2	-1,0	-0,8	0,0	1,4	1,4	1,8	1,8	1,8	-0,6	5,0	9,0	1,0	
	Construcción de la bodega en obra	-0,6	-0,6	-0,6	-1,0	-1,2	-1,4	-1,2	-1,8	-0,8	0,0	1,4	1,4	1,8	2,2	2,2	-0,2	5,0	9,0	1,0	
CONSTRUCCION	Subestructura	-1,4	-1,8	-1,4	-1,8	-1,6	-1,0	-1,0	-0,6	-1,4	-2,6	1,4	1,4	1,8	1,4	1,4	-7,2	5,0	10,0	0,0	
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	-1,8	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-1,8	-2,2	-2,2	-2,2	-3,0	1,4	1,0	1,8	2,2	2,4	-13,2	5,0	10,0	0,0	
	Construcción de accesos	-1,4	-1,8	-1,4	-1,8	-1,4	-1,0	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	1,0	1,4	1,0	2,2	1,8	-10,2	5,0	10,0	0,0	
	Construcción de Superestructura	-1,4	-1,8	-1,4	-2,2	-1,4	-1,0	-0,6	-0,6	-2,2	-2,6	1,4	1,8	1,8	1,4	2,0	-6,8	5,0	10,0	0,0	
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	-1,0	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,0	-0,6	-0,6	-1,0	-2,6	1,0	1,8	1,0	1,8	2,2	-4,6	5,0	10,0	0,0	
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	-1,0	-1,0	-1,4	-1,0	-1,4	-1,0	-0,6	-0,6	-1,0	-2,2	1,0	1,4	1,0	1,4	1,8	-4,6	5,0	10,0	0,0	
	Construcción de obras complementarias en accesos (Deteras metálicas y lavadero)	-1,0	-1,4	-1,4	-1,8	-1,4	-1,0	-0,6	-0,6	-2,2	-2,2	1,4	1,4	1,8	2,4	2,4	-4,2	5,0	10,0	0,0	
	Subestructura	-1,4	-1,8	-1,4	-1,4	-1,4	-1,0	-0,6	-0,6	-1,4	-2,2	0,6	1,0	1,0	2,2	1,4	-7,0	5,0	10,0	0,0	
ABANDONO	Deshabilitar area de maniobras	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,4	-1,4	-0,6	-0,6	-1,0	-1,8	1,4	1,8	1,8	2,2	1,0					
OPERACION		1,4	1,4	1,0	1,4	1,0	1,4	1,0	1,0	1,0	1,2	3,0	3,0	1,8	2,2	2,2					
Magnitud Total del Impacto sobre el Componente Ambiental respectivo		-12,4	-14,4	-13,2	-15,6	-14,6	-11,2	-10,8	-10,8	-15,2	-19,6	12,0	14,0	14,8	19,0	19,4	-58,6				
Valoración de Impactos Positivos		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	50,0				
Valoración Impactos Negativos		10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	98,0				

50,0 98,0 2,0

Simbología:	Peso del Factor Intensidad, WI:	0,40
	Peso del Factor Extensión, We:	0,40
	Peso del Factor Duración, Wd:	0,20

Identificación por colores
 Impactos Negativos
 Impactos Positivos
 No impacto, neutro

ANEXO J

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

ACTIVIDADES - ACCIONES		4. MATRIZ DE CARÁCTER DEL IMPACTO (SIGNO) POSITIVO O NEGATIVO														
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					
COMPONENTES AMBIENTALES		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de la bodega en obra	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
CONSTRUCCION	Subestructura	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de accesos	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de Superestructura	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defesas metálicas y lavadero)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
Subestructura	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
OPERACIÓN		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Nota: Un signo negativo (-1) implica un impacto adverso y un signo positivo (+1) un impacto benéfico. Un espacio en blanco implica que no hay impacto producido

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

ACTIVIDADES - ACCIONES		7. MATRIZ DE RIESGOS (RG)														
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					
COMPONENTES AMBIENTALES		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	3	0	3	1	2
	Construcción de la bodega en obra	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0	3	1	3	2	0
CONSTRUCCION	Subestructura	0	1	1	1	1	1	3	3	0	1	1	1	1	1	1
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	1	3	2	1	0	3	3	0	1	2	2	2	2	2
	Construcción de accesos	1	1	3	3	1	0	3	3	0	1	3	2	1	2	2
	Construcción de Superestructura	1	1	2	2	0	0	0	0	0	1	2	1	3	2	2
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	3	2	2	2	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	2	1	1	1	1	2	0	0	0	1	3	2	1	1	2
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defesas metálicas y lavadero)	1	1	0	1	1	2	0	0	0	0	3	1	3	2	1
	Subestructura	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	2	2	1
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	2	1	1	1	1	0	1	0	0	3	1	3	2	2
OPERACION		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Peso relativo de Componentes Ambientales		17	18	19	19	11	12	13	14	3	10	30	17	27	22	20

Nota: El valor numérico del riesgo es de 3 para impactos que tienen una probabilidad de ocurrencia alta (más del 50%), 2 para impactos que tienen una probabilidad media (del 10 al 50%) 1 para impactos con probabilidad de ocurrencia baja (menos del 10%) y 0 para impactos sin ocurrencia

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

ACTIVIDADES - ACCIONES		6. MATRIZ DE REVERSIBILIDAD (RV)														
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO					
COMPONENTES AMBIENTALES		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Construcción de la bodega en obra	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
CONSTRUCCION	Subestructura	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1
	Construcción de accesos	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	1	1	2	1
	Construcción de Superestructura	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defesas metálicas y lavadero)	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	2	1	1	2	1
Subestructura	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
OPERACIÓN		1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2
Peso relativo de Componentes Ambientales		12	12	14	15	12	13	20	22	23	23	17	14	14	17	14

Nota: El valor numérico de la reversibilidad es de 3 para impactos irrecuperables, 2.5 para impactos recuperables a largo plazo (más de 20 años), 2 para impactos parcialmente reversibles, 1 para impactos altamente reversibles y 0 para impactos no reversibles.

**Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales
ANEXO I**

3. MATRIZ DE DURACION (D)																	
ACTIVIDADES - ACCIONES	COMPONENTES AMBIENTALES	AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO				Peso relativo de actividades	
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional		Actividades y relaciones económicas
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	1	1	1	15
	Construcción de la bodega en obra	1	1	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	1	1	1	15
CONSTRUCCION	Subestructura	1	1	1	1	2	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	24
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	2	24
	Construcción de accesos	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23
	Construcción de Superestructura	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	24
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23
	Construcción de obras complementarias en accesos (Detesas metálicas y lavadero)	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	2	2	25
	Subestructura	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	23
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
OPERACIÓN		3	3	1	1	1	1	3	3	1	2	3	3	3	3	3	234
Peso relativo componentes ambientales		14	14	12	12	15	12	32	30	26	27	14	14	14	15	17	268

Nota: El valor numérico de la duración es de 3 para impactos de largo plazo (más de 10 años), 2 para impactos de mediano plazo (5 a 10 años), 1 para impactos de corto plazo (menos de 5 años) y 0 para impactos de ninguna duración

Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

2. MATRIZ DE EXTENSIÓN (EX)

ACTIVIDADES - ACCIONES		COMPONENTES AMBIENTALES															
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO				SOCIOECONOMICO					
		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas	Peso relativo de actividades
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	2	1	2	1	1	16
	Construcción de la bodega en obra	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	2	1	2	2	2	18
CONSTRUCCION	Subestructura	1	2	2	2	2	1	1	0	1	2	2	1	2	0	1	20
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	1	2	2	2	2	1	1	1	2	3	2	0	2	2	2	25
	Construcción de accesos	1	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	0	2	1	20
	Construcción de Superestructura	1	2	2	2	2	1	0	0	2	2	2	2	2	0	1	21
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	2	2	1	2	1	0	0	1	2	1	2	0	1	2	18
	Construcción de parapetos, guarniciones y banquetas	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	13
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defesas metálicas y lavadero)	1	2	2	1	2	1	0	0	2	1	2	1	2	2	2	21
	Subestructura	1	2	2	1	2	1	0	0	1	1	0	0	0	2	0	13
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	0	19
OPERACIÓN		1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	3	3	1	2	1	204
Peso relativo componentes ambientales		12	19	20	17	20	13	7	6	16	16	20	15	15	16	14	226

NOTA: El valor de la extensión es de 3 para impactos regionales, 2 para impactos locales, 1 para impactos puntuales y 0 para impactos inexistentes

ANEXO G
Estudio de Impacto Ambiental
Matrices de Evaluación de Impactos Ambientales

ACTIVIDADES - ACCIONES		1. MATRIZ DE INTENSIDAD															Peso relativo de actividades
		AIRE		AGUA		SUELO		MEDIO BIOTICO			SOCIOECONOMICO						
COMPONENTES AMBIENTALES		Calidad de Aire / Emisiones	Niveles de Ruido y Vibraciones	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Derrame de aceites	Contaminación por residuos sólidos	Cambios en la cobertura vegetal	Pérdida de la cobertura vegetal	Fauna terrestre	Fauna acuática	Vías de comunicación	Calidad de vida	Demografía	Estructura ocupacional	Actividades y relaciones económicas	Peso relativo de actividades
PREPARACION DE SITIO	Adaptación del patio de servicios	2	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	2	2	3	3	19
	Construcción de la bodega en obra	0	0	0	1	1	2	1	3	1	0	1	2	2	3	3	20
CONSTRUCCION	Subestructura	2	2	1	2	1	1	0	0	1	3	1	2	2	3	2	23
	Construcción de estribo 1 y 2, Pila Central	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	2	2	3	3	40
	Construcción de accesos	2	2	1	2	1	1	3	3	2	3	1	2	2	3	3	31
	Construcción de Superestructura	2	2	1	3	1	1	0	0	2	3	1	2	2	3	3	26
	Construcción de losas y diafragmas de concreto armado	1	1	1	2	1	1	0	0	0	3	1	2	2	3	3	21
	Construcción de parapetos, guardamontes y banquetas	1	1	1	1	1	1	0	0	0	3	1	2	2	3	3	20
	Construcción de obras complementarias en accesos (Defensas metálicas y lavadero)	1	1	1	3	1	1	0	0	2	3	1	2	2	3	3	24
	Subestructura	2	2	1	2	1	1	0	0	1	3	1	2	2	3	3	24
ABANDONO	Deshabilitar área de maniobras	1	1	1	1	2	2	0	0	1	2	1	2	2	3	2	21
OPERACION		1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	3	3	2	2	3	21
290																	
Peso relativo componentes ambientales		18	16	12	22	15	16	8	10	14	27	14	25	24	35	34	290

Nota: El valor numérico de intensidad varía de 1 a 3 dependiendo del grado de cambio sufrido, siendo 3= valor indicativo de mayor impacto, 2 = muy bajo impacto, se designa el valor 1 a los impactos leves o imperceptibles y 0 para impactos no cuantificables.