



DOCUMENTO INFORMATIVO

Borrador de Manifiesto de Impacto Ambiental para las Mejoras al Puerto de Entrada de Andrade Andrade, California

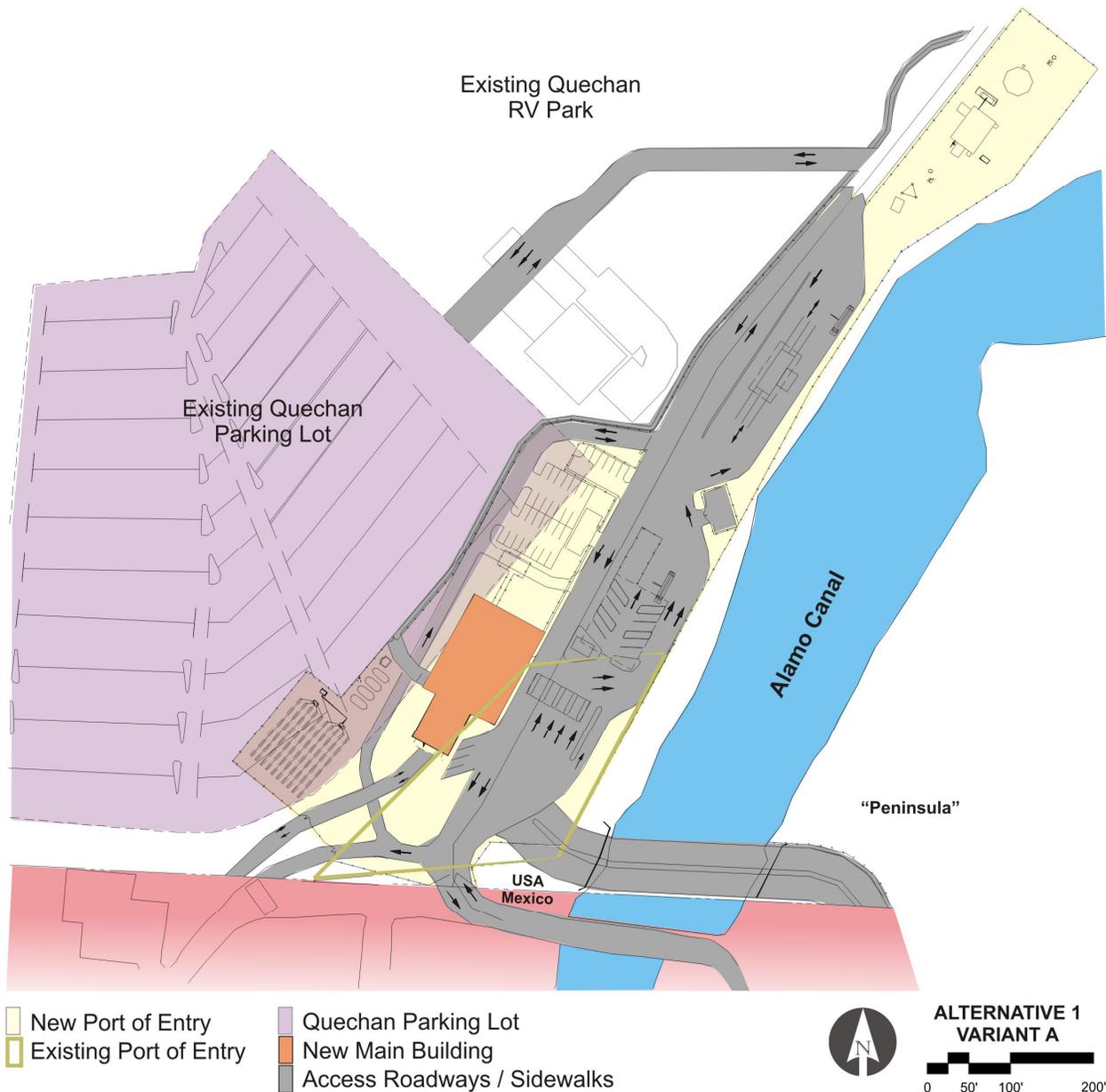
DEPENDENCIA: *General Services Administration (GSA)*

PROPÓSITO Y NECESIDAD: El presente Borrador de Manifiesto de Impacto Ambiental (*MIA*) tiene la finalidad de evaluar la acción de la propuesta de ampliación, renovación o reemplazo de la Garita (*Port of Entry* o *POE*) de Andrade. Dicha acción mejoraría las condiciones de seguridad y operación del POE a la vez que proporcionaría un mejor control de actividades ilícitas en la frontera.

Las instalaciones atienden al tráfico vehicular y peatonal de la población mexicana de Algodones (Sonora) en ambas direcciones. Las instalaciones actuales del POE no están equipadas para proporcionar un nivel de servicio acorde a los estándares mínimos del Servicio Federal de Inspección (*Federal Inspection Service*) de tiempos de despacho y eficiencia operativa global. La GSA propone ampliar, renovar o reemplazar estas instalaciones en respuesta a un incremento anticipado en el flujo de tanto vehículos como peatones a través del POE. En añadidura, el diseño actual de las instalaciones obliga a los peatones que viajan en dirección al norte a cruzar ambos carriles de la carretera SR-186 al egresar de la unidad de inspección a peatones, impidiendo la circulación vehicular, obstaculizando la eficiencia en la inspección vehicular y poniendo en peligro a los peatones. Las alternativas propuestas eliminarían o mitigarían estas deficiencias.

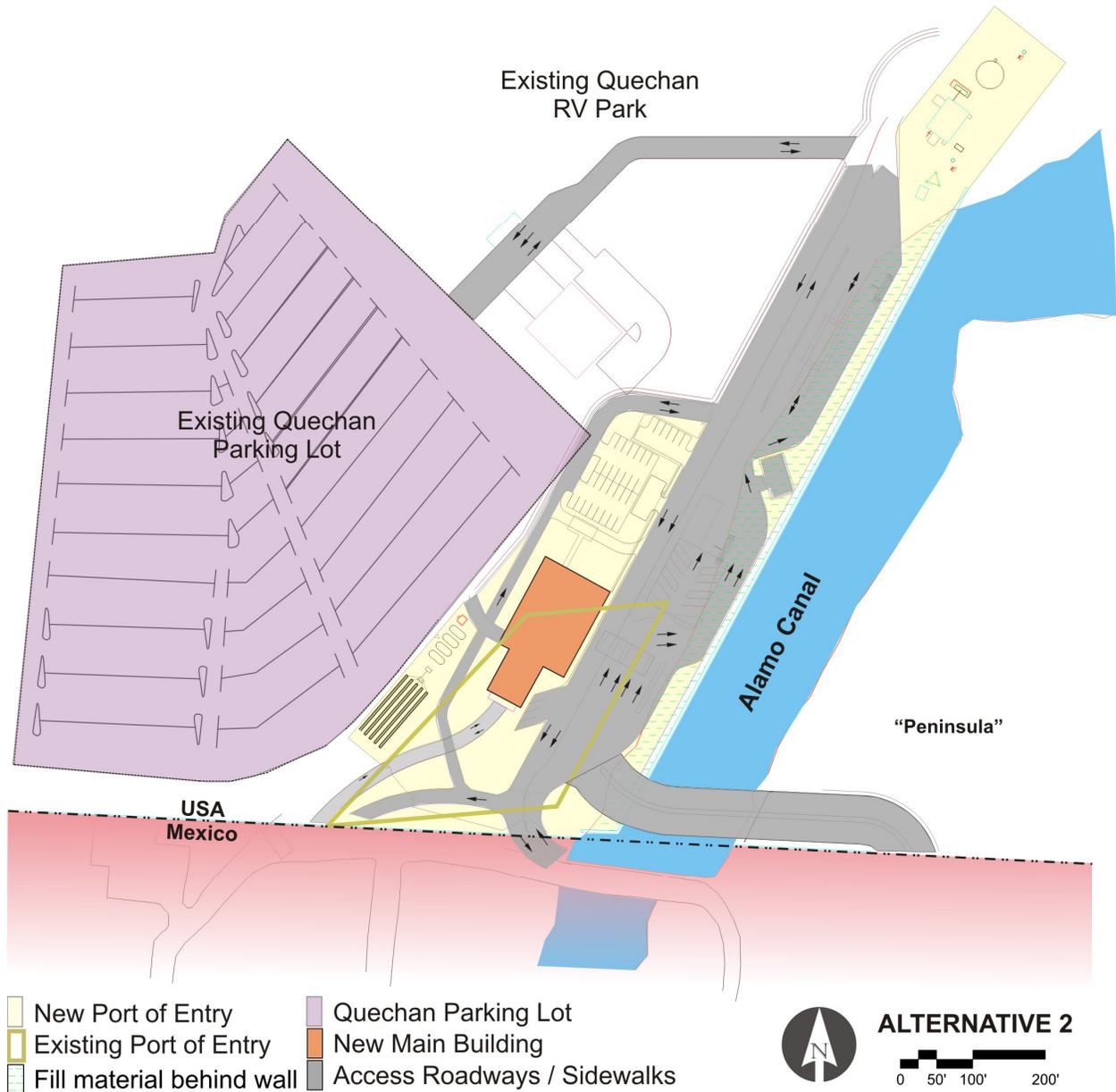
ALTERNATIVAS: Actualmente se están considerando cinco alternativas de “acción” para el proyecto propuesto y han sido analizadas en el Borrador del MIA en cuanto a sus impactos ambientales potenciales. Adicionalmente, se analizó la alternativa de “no acción” (es decir, continuando las operaciones bajo la configuración actual de las instalaciones con tan solo modificaciones menores). Las cinco alternativas de acción son: (1) Instalaciones Nuevas en Terrenos Actuales y Adyacentes al Poniente (dos variantes); (2) Instalaciones Nuevas en Terrenos Actuales y Adyacentes al Oriente; (3) Nuevas Instalaciones Peatonales y Vehiculares en “Península”; (4) Nuevas Instalaciones Exclusivamente para Vehículos en “Península”; y (5) Nuevas Instalaciones Exclusivamente para Vehículos en el Estado de Arizona. Bajo todas las alternativas, el entorno afectado está dentro de, e inmediatamente adyacente a, el sitio actual.

El Borrador del MIA aborda los impactos ambientales potenciales de las diversas alternativas de proyecto en las siguientes áreas de recursos naturales y humanos: geología y suelos, agua, usos del suelo, recursos biológicos, recursos culturales, recursos visuales, infraestructura, tráfico, calidad del aire, ruido, salud y seguridad humana, aspectos socioeconómicos, y justicia ambiental.



Alternativa 1: Instalaciones Nuevas en Terrenos Actuales y Adyacentes al Poniente

Esta alternativa incluiría la construcción de instalaciones nuevas en un sitio de aproximadamente 3 hectáreas (7.5 acres) sobre terrenos adicionales al norte y poniente del sitio existente. Esto requeriría la cesión del derecho de paso de la carretera SR-186 y el arrendamiento de parte del estacionamiento de la Tribu Quechan, así como del área reservada para la sobrecapacidad de vehículos recreativos. Esta alternativa eliminaría aproximadamente 200 de los 1,044 cajones de estacionamiento. Existen dos variantes dentro de esta alternativa, cuyas diferencias son principalmente en la dirección del flujo del tráfico. Para que funcione esta alternativa se requieren puentes nuevos sobre el Canal del Álamo así como nuevas instalaciones de inspección vehicular en México.



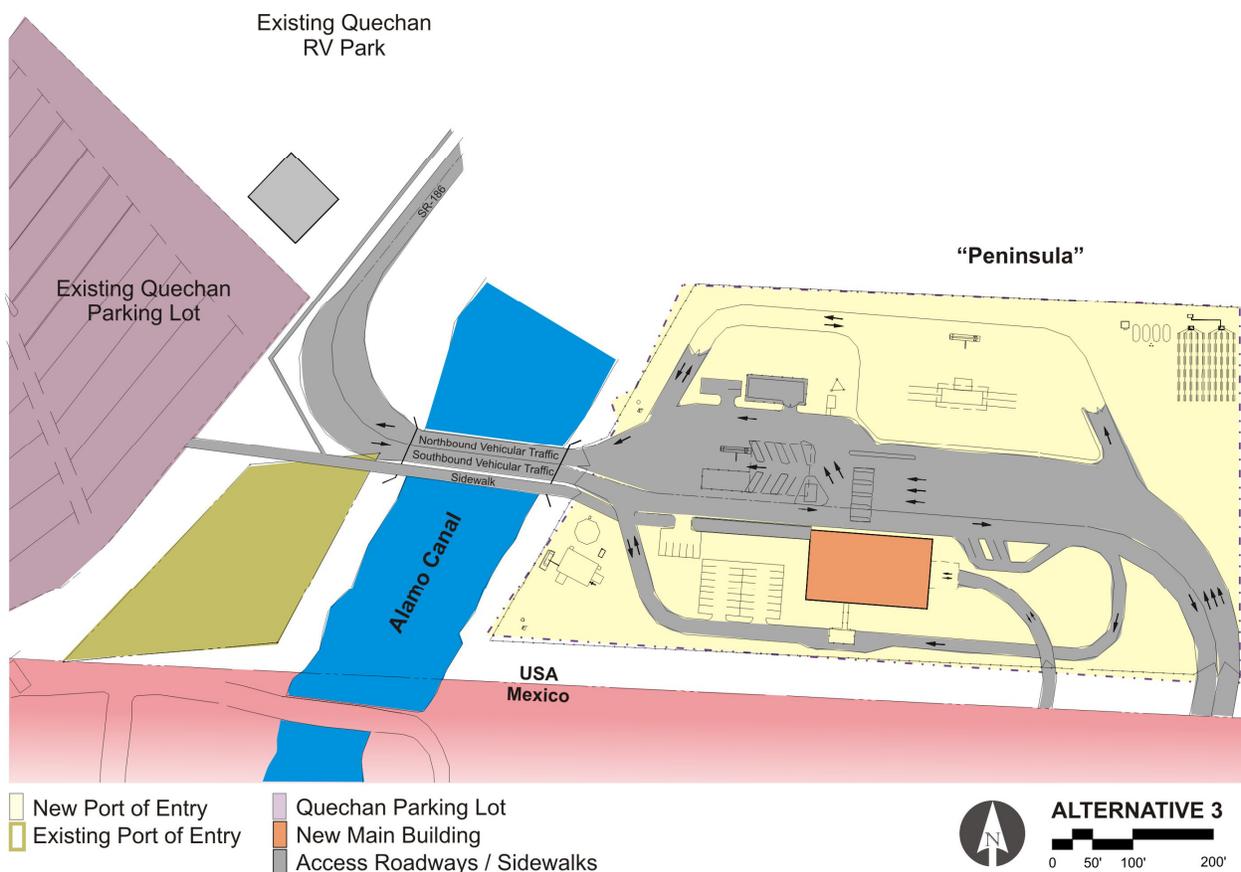
Alternativa 2: Instalaciones Nuevas en Terrenos Actuales y Adyacentes al Oriente

La Alternativa 2 también incluiría la construcción de instalaciones nuevas sobre una parcela de 3 hectáreas (7.5 acres) que incluye el sitio existente. Sin embargo, en lugar de ampliar las instalaciones al poniente sobre el estacionamiento de la Tribu Quechan, se rellenaría la orilla poniente del Canal del Álamo para permitir la cimentación de las instalaciones al oriente. El área a rellenar se extendería aproximadamente 300 metros (1,000 pies) a lo largo del canal, adentrándose al mismo aproximadamente 30 metros (100 pies). Se construiría un muro de contención de 5 metros (15 pies) a lo largo de la orilla del canal para estabilizar y maximizar el



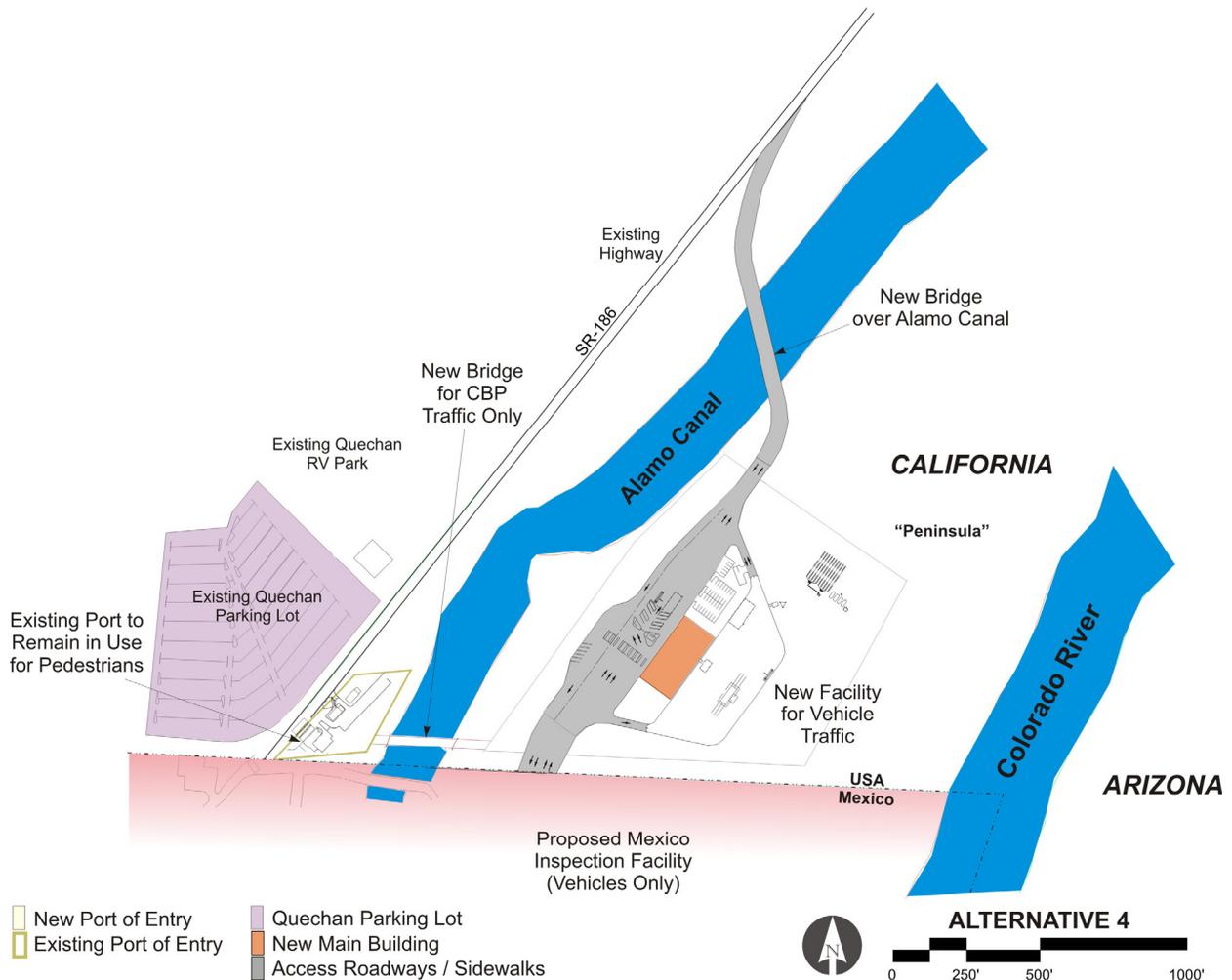
área de construcción utilizable. Bajo esta alternativa el estacionamiento Quechan permanecería sin cambio.

El flujo de tráfico vehicular se revertiría mediante una desviación nueva sobre la carretera SR-186 al norte de las instalaciones. Esto coloca el tráfico con dirección al sur del lado poniente adyacente al edificio principal, y le tráfico con dirección al norte del lado oriente del sitio. Para que funcione esta alternativa se requieren puentes nuevos sobre el Canal del Álamo así como nuevas instalaciones de inspección vehicular en México. Adicionalmente se requeriría una desviación en la carretera del lado mexicano para regresar el tráfico a su orientación normal.



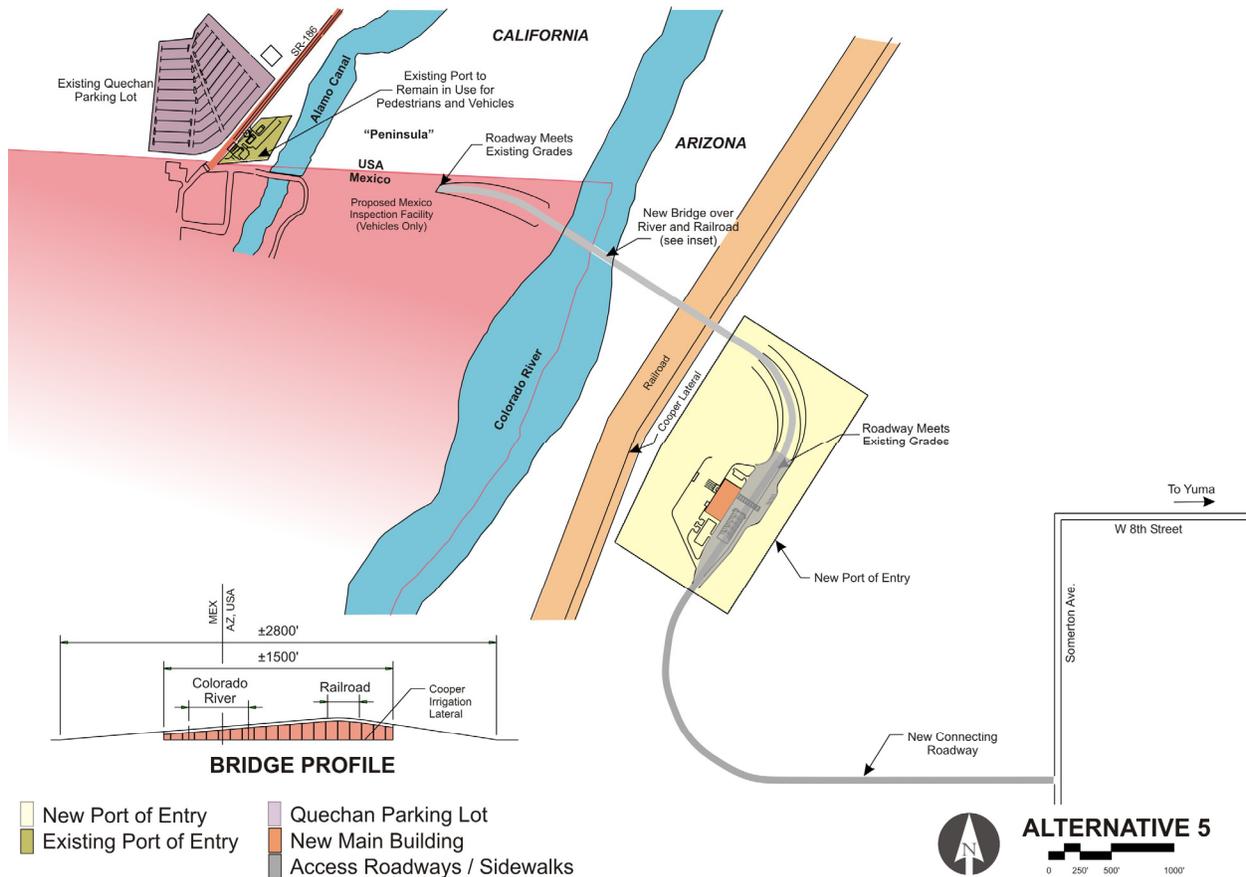
Alternativa 3: Instalaciones Nuevas en “Península”

Esta alternativa propone la construcción de instalaciones nuevas en “Península” al oriente de la garita existente, cruzando el Canal del Álamo. Se requerirían aproximadamente 5 hectáreas (12 acres) de terreno para acomodar un nuevo POE; sin embargo, no sería necesario adquirir terrenos del estacionamiento de la Tribu Quechan. Puentes nuevos sobre el Canal del Álamo atenderían a todo el tráfico, tanto vehicular como peatonal.



Alternativa 4: Nuevas Instalaciones Exclusivamente para Vehículos en “Península”

La Alternativa 4 propone la construcción de instalaciones nuevas sobre “Península” al oriente de las instalaciones existentes de la garita, al otro lado del Canal del Álamo. Al igual que en la Alternativa 3, se arrendarían aproximadamente 5 hectáreas (12 acres) de la Tribu Quechan para dar cabida al nuevo POE. Sin embargo, las instalaciones actuales continuarían en operación, reconfigurándose para tráfico peatonal exclusivamente. Un nuevo puente sobre el Canal del Álamo daría servicio a todo tráfico vehicular, así como al tráfico peatonal y vehicular del personal de Aduanas y Migración (CBP) que se traslade entre las dos instalaciones. Se arrendaría de la Tribu Quechan aproximadamente 0.4 hectáreas (1 acre) al norte del POE existente para acomodar una vialidad nueva que conecte con la carretera SR-186 y el puente nuevo. El puente sobre el Canal del Álamo atendería todo el tráfico vehicular, y a tráfico peatonal del personal de CBP.



Alternativa 5: Nuevas Instalaciones Exclusivamente para Vehículos en el Estado de Arizona

Esta alternativa requiere de dos garitas: la garita de Andrade continuaría su perfil actual de operaciones con mejoras menores a las instalaciones. Se construiría una segunda garita al oriente, conectando a México con Arizona cruzando el Río Colorado. Una vialidad nueva proporcionaría acceso a la Calle 8 (8th Street) y a Yuma, Arizona. Se requerirían aproximadamente 20 hectáreas (50 acres) para dar cabida a las instalaciones nuevas, el puente y la vialidad mencionada.

Se anticipa que la mayoría del tráfico vehicular, tanto particular como comercial, se redirigiría a la nueva garita, dejando la garita de Andrade como un cruce peatonal primordialmente. Sin embargo, no quedaría prohibido el tráfico vehicular particular en la garita de Andrade. No se requeriría terreno adicional del estacionamiento de la Tribu Quechan.

CONSECUENCIAS AMBIENTALES (véase también la tabla resumen): Los análisis indican que los impactos al medio ambiente serán menores, y poca diferencia entre las Alternativas 1 a la 4. La Alternativa 5 (Nuevas Instalaciones Exclusivamente para Vehículos en el Estado de Arizona) conllevaría la eliminación de aproximadamente 20 hectáreas (50 acres) de tierras agrícolas de primera calidad. La GSA no ha elegido una alternativa preferida y solicita comentarios del público para ayudarle a elegir una alternativa preferida para el Manifiesto de Impacto Ambiental Final (*Final Environmental Impact Statement*).

Resumen de Consecuencias Ambientales

Recurso	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Alternativa 5	Alternativa "No Acción"
Geología y Suelos	Bajo a moderado, transitorio, afectación al suelo por construcción Sin impacto	Bajo a moderado, transitorio, afectación al suelo por construcción Sin impacto	Bajo a moderado, transitorio, afectación al suelo por construcción Sin impacto	Bajo a moderado, transitorio, afectación al suelo por construcción Sin impacto	Bajo a moderado, transitorio, afectación al suelo por construcción Afectación potencial al flujo del Río Colorado (puede ser mitigado)	Sin impacto Sin impacto
Agua	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto
Uso de Suelos	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Eliminación permanente de 20.2 hectáreas de tierras agrícolas	Sin impacto
Recursos Biológicos	Remoción de 1.6 hectáreas de flora comunitaria, desplazamiento de fauna silvestre Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Remoción de 1.6 hectáreas de flora comunitaria, desplazamiento de fauna silvestre Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Remoción de 5.7 hectáreas de flora comunitaria, desplazamiento de fauna silvestre Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Remoción de 5.7 hectáreas de flora comunitaria, desplazamiento de fauna silvestre Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Remoción de 0.8 hectáreas de flora comunitaria, desplazamiento de fauna silvestre	Sin impacto Sin impacto
Recursos Culturales	Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Impacto significativo a propiedad histórica si se determina que puede incorporarse al Registro Nacional de Sitios Históricos	Sin impacto	Sin impacto
Recursos Visuales	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto
Infraestructura	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto
Tráfico	Espera máxima en horario pico en dirección norte para el 2025 de 49 vehículos (300 m) bajo la Variante A o 127 vehículos (775 m) bajo la Variante B	Espera máxima en horario pico en dirección norte para el 2025 de 49 vehículos (300 m)	Espera máxima en horario pico en dirección norte para el 2025 de 127 vehículos (775 m)	Espera máxima en horario pico en dirección norte para el 2025 de 127 vehículos (775 m)	Espera máxima en horario pico en dirección norte para el 2025 de 14 (85 m) y 18 vehículos (110 m) en instalaciones actuales y nuevas, respectivamente	Espera máxima en horario pico en dirección norte para el 2025 de 205 vehículos (1.25 Km.). Potencial de Impacto significativo al tráfico en Algodones.
Calidad del Aire	Reducción de emisiones para el 2025 en comparación con niveles actuales	Reducción de emisiones para el 2025 en comparación con niveles actuales	Reducción de emisiones para el 2025 en comparación con niveles actuales	Reducción de emisiones para el 2025 en comparación con niveles actuales	Reducción de emisiones para el 2025 en comparación con niveles actuales	Reducción de emisiones para el 2025 en comparación con niveles actuales
Ruido	Ruido de construcción (durante el día)	Ruido de construcción (durante el día)	Sin impacto			
Salud y Seguridad Humana	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto
Socioeconomía	80 trabajadores permanentes; sin impacto	100 trabajadores permanentes; sin impacto	40 trabajadores permanentes; sin impacto			
Justicia Ambiental	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Impacto potencial a causa de mayor tráfico en vecindarios con predomnio de minorías en Yuma	Sin impacto
Impactos Cumulativos	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Sin impacto	Incremento de tráfico en áreas residenciales de Yuma	Sin impacto



PARTICIPACIÓN PÚBLICA: Se recibirán comentarios sobre el Manifiesto de Impacto Ambiental durante un periodo de consulta pública, mismo que tendrá una duración de 60 días (que se anticipa finalice el 9 de Enero del 2006), que se iniciará con la publicación del presente documento en el Aviso de Disponibilidad del Diario Oficial de la Federación de los Estados Unidos (*Federal Register Notice of Availability*). Los comentarios podrán ser presentados en forma escrita, oral, o por correo electrónico a la *General Services Administration* al domicilio, teléfono o correo electrónico que se detallan a continuación. También se podrán presentar comentarios escritos o verbales en una reunión pública a celebrarse el día miércoles 16 de Noviembre de 2005, de 15:00 a 18:00 horas en la Sala de Conferencias *Yuma* del *Shilo Inn*, 1550 South Castle Dome Road, Yuma, AZ. Todo comentario presentado será tomado en consideración para la preparación del Manifiesto de Impacto Ambiental Final.

CONTACTO:

Mr. Morris Angell
Regional Environmental Quality Advisor Portfolio Management Division
Capital Investment Branch (9PTC)
U.S. General Services Administration
450 Golden Gate Avenue
San Francisco, California 94102
Teléfono: (415) 522-3473
Correo Electrónico: morris.angell@gsa.gov