

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO  
FEDERAL  
V LEGISLATURA  
**ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA**



**PRIMER AÑO DE EJERCICIO**

Comisión Especial para el Fomento de la Inversión en Infraestructura para la Ciudad  
*Perspectiva para la Inversión y Desarrollo de  
la Infraestructura de la Ciudad*

**Foro**  
*Vespertina y Clausura*

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

**Ex Convento de Corpus Christi.**

**3 de junio de 2010**

---

**EL C. MAESTRO DE CEREMONIAS.-** La Comisión Especial para el Fomento de la Inversión en Infraestructura para la Ciudad, agradece su presencia esta tarde en la mesa número 5, El futuro de la inversión en infraestructura, con la cual concluye el foro Perspectivas para la inversión y el desarrollo de la infraestructura de la Ciudad.

En esta ocasión conducirá la mesa el diputado Vicepresidente de esta Comisión, Víctor Hugo Romo Guerra, a quien damos el uso de la palabra.

Muchas gracias.

**EL MODERADOR DIPUTADO VÍCTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Muy buenas tardes a todas y a todos. Bienvenidos.

Vamos a dar inicio a esta mesa que da conclusión a este foro importante que ha deliberado sin duda lo que tiene que ver con el desarrollo y la infraestructura de la Ciudad, un tema que en la Asamblea Legislativa y en particular el

diputado Presidente, diputado Urbina, ha llevado para que esta Ciudad tenga una mejor perspectiva y sin duda nosotros generemos el marco jurídico que le permita tener un orden hacia un financiamiento en obra e infraestructura, pero que también haya una política pública con orientación social.

Evidentemente, tras la crisis económica, la inversión en infraestructura se vuelve un detonante en la economía de la Ciudad y sin duda en la economía del país.

Por tal motivo es que aquí están un conjunto de expertos en el tema que nos van a hablar, a deliberar, sin duda a quitar algunas inquietudes para que a través de la Asamblea Legislativa nosotros formulemos, no solamente en el presupuesto, sino en la creación de política pública y en la creación de iniciativas que permitan el mejor desarrollo en infraestructura aquí en la Capital.

Voy a presentar desde el diputado que preside esta Comisión, el diputado Leobardo Urbina, bienvenido; al ingeniero Francisco Reyes Rico, coordinador de Planeación de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, bienvenido.

Voy a hacer una breve exposición de su currículum del ingeniero. Es ingeniero civil egresado de la Universidad de Michoacán, de San Nicolás de Hidalgo, Morelia. Tiene amplia experiencia en administración pública, toda vez que ingresó al aspecto laboral en el sector público desde 1975, en 1983 ingresó a la recién instituida Secretaría de la Contraloría General de la Federación, donde ocupó, entre otros cargos, director de Operación y Control y Visitador General; entre 96 y 98 desempeñó el cargo de subcontralor de Auditoría, Obra Pública en la Contraloría General del Estado de Michoacán. En el Gobierno del Distrito Federal labora desde febrero de 99, donde ha sido director de Recursos Humanos en la Secretaría de Finanzas, en el 2000 al 2006 ocupó el cargo de director de Seguimiento en la Coordinación de Planeación de Desarrollo Territorial de la Jefatura de Gobierno, y en la Secretaría de Obras y Servicios Ingresó en enero de 2007; en esta dependencia ha sido director y coordinador de Planeación, puesto en el que se desempeña actualmente desde septiembre de 2008.

También voy a presentar al maestro en ingeniero Javier Narnes Hernández, jefe de la academia del sistema de transporte del IPN. Él es ingeniero industrial por PICSA, maestro en ingeniería en transporte por la UNAM, ha laborado por más de 27 años en empresas en la Secretaría de Transportes del D. F.; ha participado en diversos proyectos desde la administración pública y como consultor, actualmente es consultor en transporte urbano, profesor de las cátedras de transporte urbano y jefe de las academias de sistema de transporte.

Voy a presentar a la licenciada Graciela Báez Ricárdez, directora general del Fondo Mixto de Promoción Turística. Ella es economista del ITAM, con maestría en Economía en Inglaterra; lleva 8 años en producciones de exportaciones e inversiones en Bancomext, asesora del Secretario de Finanzas y directora general del Fondo desde el 2008.

También voy a presentar al licenciado en Economía, Enrique Sarasola, presidente de la cadena hotelera Room Mates Hotels. Aparte de ser trilingüe y ser experto en el tema, aquí le damos la cordial bienvenida.

Vamos empezar con este foro y le vamos a dar el uso de la voz al ingeniero Francisco Reyes Rico, para que nos dé su exposición.

Muchas gracias.

**EL ING. FRANCISCO REYES RICO.-** Buenas tardes a todos. Felicidades a los organizadores del foro.

Reciban un cordial del licenciado Fernando José Aboitiz Saro, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal.

Diputado Leonel Urbana, felicidades por el foro, creo que está saliendo de la mejor manera, esperemos que estos trabajos consoliden de mejor manera esta Comisión Especial que se ha creado en la Asamblea Legislativa.

Saludo también a los compañeros ponentes con los que comparto esta mesa, a la licenciada Graciela Báez, al maestro en ingeniero Javier Hernández, al señor Enrique Sarasola. De igual manera a nuestro moderador, al diputado Víctor Romo Guerra.

En relación con el tema que se ha propuesto para esta mesa, es conveniente empezar por hacer algunas acotaciones para dar contexto a la tarea enorme de realizar infraestructura y prestar los servicios públicos que se requieren en una Ciudad como la nuestra.

En la zona metropolitana del Valle de México se tiene una superficie total de 7 mil 815 kilómetros cuadrados, es conocido que la aportación proporcional de la zona metropolitana del Valle de México al PIB nacional es de las más importantes, concentra un tercio del PIB nacional, de acuerdo con datos del INEGI tiene una población de 19.3 millones de habitantes.

En cuanto a la evolución del crecimiento podemos observar aquí en esta diapositiva cómo gradualmente el área urbana ha crecido. Es partir de los años 60 cuando se empieza a conformar una gran metrópoli, se rebasan en ese tiempo más o menos los límites territoriales e inicia un proceso de conurbación con los municipios del Estado de México.

La población en el Distrito Federal, según el conteo que se realizó en 1985, es del orden de 8.7 millones de habitantes, en el proceso de aumento de la población entre 15 y 64 años de edad, que representa aproximadamente el 70% del total, este grupo está presentando cada vez mayores necesidades de empleo, de transporte, de vivienda, de bienes y servicios para este grupo de población que mayoritariamente se forma por adultos y una buena porción son adultos jóvenes.

Respecto de la infraestructura vial y de transporte, la movilidad en la zona metropolitana del Valle de México tenemos resultados recientes que se publicaron en la encuesta de origen y destino de 2007, que fue realizada por el INEGI en un trabajo que se realizó con financiamiento del Fondo Metropolitano tanto del gobierno del Estado de México como del Distrito Federal y nos señala que en 2007 precisamente cuando se hace la encuesta, de los 21.9 millones de viajes que se realizan en un día hábil, el 59% de estos viajes se originan en el Distrito Federal y un 41% se origina en los municipios del Estado de México; de los viajes que se producen en el Distrito Federal el 83 son internos y de los viajes como origen en los municipios del Estado de México uno de cada 4 vienen hacia el Distrito Federal.

Existe además una preocupación compartida del Gobierno del Distrito Federal con los gobiernos federal y del Estado de México para dar solución al problema de traslado en la región centro del país y el cruce precisamente con el Distrito Federal. Así se puede observar que ya se construyen obras como son los libramientos de la zona metropolitana del Valle de México, el Arco Norte que es una carretera que va desde Atlacomulco, pasa por Tula en Hidalgo, Calpulalpan en Tlaxcala y finalmente llega y se conecta en la autopista México-Puebla en San Martín Texmelucan y a su vez en la parte sur el arco que está formado por el libramiento que está construyéndose para poder salir rápidamente desde Toluca, pasando por Cuernavaca, Atlixco y finalmente llegar a Puebla.

En una parte ya compartida fundamentalmente con lo que es el gobierno del Estado de México, se complementan los esfuerzos de ambas entidades y tenemos que en materia de infraestructura vial el gobierno del Estado de México está trabajando actualmente en la construcción del viaducto Bicentenario que es el Periférico en la parte de su territorio de Cuatro Caminos hacia allá y además avanzan rápidamente en la construcción del circuito exterior mexiquense. Por su parte el Gobierno del Distrito Federal, para mejorar la conectividad, próximamente iniciará el sistema vial superponiente en la zona de Cuajimalpa, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, además de la construcción de los segundos pisos tanto en el tramo de Periférico Norte entre Cuatro Caminos y el distribuidor vial de San Antonio y el tramo del Periférico Sur que se conectará con la salida hacia Cuernavaca en un ramal que tendrá a la altura de Viaducto Tlalpan.

Haremos un repaso de las obras que se han realizado en esta administración por el gobierno de la Ciudad. Estas obras se han realizado fundamentalmente con esquemas tradicionales de financiamiento, de esta forma podríamos hacer el repaso rápido. En circuito interior se construyeron 5 puentes vehiculares en intersecciones críticas que están ubicados en el arco sur y con ello se busca convertir a esta vialidad en una que sea libre de semáforos y que pueda ahorrar los tiempos de traslado.

En el sistema vial del oriente se construyó y se puso en marcha, se inauguró al arranque de esta administración el distribuidor vial Zaragoza-Texcoco,

conocido como el distribuidor vial de la Concordia, este se ubica en el cruce de la calzada Ermita y la calzada Ignacio Zaragoza, esta obra coadyuva a resolver el tráfico vehicular que ingresa y sale del Distrito Federal por la autopista México-Puebla.

También mencionables se avanzó en la construcción del eje troncal metropolitano, se realizaron 5 obras durante esta administración, el distribuidor vial de Muyuguarda, la gasa de avenida del Taller, la construcción del distribuidor vial La Virgen y la construcción del puente Santa Ana, con ello se ha reducido el tiempo de traslado de Ciudad Azteca en el Estado de México al Periférico Sur en la Delegación de Xochimilco.

En la zona poniente se construyeron 6 pasos vehiculares que conforman el corredor vial Constituyentes, se pretende tener 16 kilómetros de vialidad continua desde el circuito interior hasta Cuajimalpa.

En materia de transporte se llevó a cabo la ampliación de la Línea 1 Insurgentes de doctor Gálvez al Caminero y la línea de Metrobús del Eje 4 sur de Tacubaya a Tepalcates.

El año pasado también se concluyó la primera etapa del corredor Cero Emisiones del Eje Central Lázaro Cárdenas y en este año se realizará un tramo de ampliación hacia el norte. Se destaca en las obras de transporte la construcción de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que ya registra un avance del 37% y que se ha calificado como la obra más importante de infraestructura en el país.

En materia de infraestructura para la salud también se ha invertido y recientemente se inauguraron dos hospitales, el Hospital General de Tláhuac, ya están puestos en servicios para beneficio de las personas que habitan en esa zona de la Ciudad, y la unidad de salud del Ajusco Medio. Además la Secretaría de Obras está trabajando de manera intensa para concluir otro hospital más en la zona oriente, en la colonia Emiliano Zapata en Iztapalapa, precisamente el nombre llevará el nombre de la colonia, actualmente tiene un avance del 80%.

Hay también obras de tipo social como fueron la construcción de 4 centros comunitarios de salud que se realizaron para el DIF Distrito Federal, se ubican

en San Miguel Ajusco en Tlalpan, en San Juan Ixtayopan en Tláhuac, Muyuguarda en Xochimilco y en lo que era el predio de la Ford en Iztapalapa, actualmente se continúa trabajando para concluir el otro centro comunitario que se ubicará en la Delegación Cuauhtémoc en la zona de Tepito y que actualmente tiene un avance del 85%.

También debo de mencionarles en este recuento los trabajos que se han realizado por la Secretaría en la rehabilitación de las calles del Centro Histórico. En el periodo de esta administración se han realizado más de 151 mil metros cuadrados, haciendo la reposición completa de los arroyos vehiculares y de las banquetas.

Ahora quisiera pasar a comentar un poco de lo que es el programa general de desarrollo del Distrito Federal para este periodo 2007-2012. Se tiene en lo general como estrategia general dentro del programa lo siguiente: se busca ordenar la seguridad con perspectiva metropolitana, se busca incrementar y diversificar sus fuentes de financiamiento para potenciar la inversión en infraestructura y servicios, promover la participación de los sectores social y privados con esquemas novedosos de inversión y también la incorporación de nuevas tecnologías, además de estrategias de financiamiento que aseguren la viabilidad de los proyectos, además del establecimiento de alianzas estratégicas.

En este sentido el Gobierno del Distrito Federal iniciará próximamente la construcción de obras concesionadas, se trata del proyecto de la autopista urbana con conexión a Querétaro, Cuernavaca y Toluca, implica esta autopista urbana enlazar 3 obras que permitirán incrementar la movilidad en la Ciudad. Primero lo que mencionaba hace un momento, el tramo de aproximadamente 9 kilómetros que se construirá de segundos pisos en el Periférico norte, en el tramo comprendido entre Cuatro Caminos y el distribuidor vial San Antonio, se enlaza este tramo con lo que ya se realizó en la administración anterior de San Antonio a San Jerónimo y se complementará con otro tramo de segundos pisos con una longitud de aproximadamente 21 kilómetros y que va desde San Jerónimo hasta el distribuidor vial de Muyuguarda y que tendrá el ramal que les mencionaba por Viaducto Tlalpan para conectarse con la salida a la autopista a Cuernavaca, además el sistema se complementa con la construcción de lo que

es la supervía surponiente de la Ciudad de México que tendrá una longitud de 5.24 kilómetros y que prácticamente corresponde a la continuación de lo que es viniendo de Santa Fe hacia el sur, cruzar las barrancas de Atzoyapan y Puerta Grande en lo que es la avenida de los Poetas, continuar por ella y a través de un sistema de puentes y de túneles cruzar barrancas y llegar a la calle de Luis Cabrera.

Otra forma de financiamiento que se ha puesto en marcha por el gobierno de la Ciudad son los contratos de proyectos de prestación de servicios a largo plazo, que involucran recursos de varios años fiscales y con ello se pretende incrementar la eficiencia en el uso de los recursos al compartir con los sectores social y privado los costos financieros para la prestación de servicios a fin de que el gasto de cada ejercicio fiscal se concentre en los aspectos más importantes de la función pública.

Por definición los proyectos de prestación de servicios deben ser un esquema financiero eficiente y transparente que no constituyen endeudamiento público ni representan una carga excesiva al erario.

Por poner un ejemplo y es el primer caso en la Ciudad, fue el mejoramiento urbano y mantenimiento integral que se realizó en el circuito Bicentenario, estamos ya trabajando también en un segundo proyecto de esta naturaleza con esta modalidad, ya se puso en marcha el corredor tres del Metrobús en el eje 1 poniente que tendrá una cobertura delegacional abarcando desde la parte norte, las Delegaciones de Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Cuauhtémoc y Benito Juárez, prácticamente se origina en el punto de Tenayuca y llegará en la parte sur a la glorieta de Etiopía en el eje 4 sur.

Además en otro tipo de proyectos que se realizan en esta modalidad se llevará a cabo un programa amplio de mantenimiento de la red vial primaria, se consideran al menos dos contratos en los temas de alumbrado y señalamiento.

Para concluir quisiera mencionarles algunos comentarios que serían a manera de conclusiones. Que para devolverle la movilidad y conectividad que tenía la Ciudad de México hace 30 años con recursos propios, el Gobierno del Distrito Federal tardaría en la realización de estas obras para regresar esa movilidad

aproximadamente 20 años y se tendrían que invertir cuantiosas inversiones, dejando de invertir incluso en los programas sociales.

Actualmente en cuanto al gasto en infraestructura la prioridad del gobierno es invertir en acciones de transporte público masivo, así se demuestra de la construcción de la Línea 12 del Metro, los corredores de Metrobús y la realización de los corredores cero emisiones, les mencionaba el del Eje Central y ya se arrancaron otros más, en el eje 2 sur y 2 A sur con esquemas financieros que permitan y promuevan la participación y asociación de la iniciativa privada, se continuará con las acciones que proporcionen movilidad y conectividad y doten a la Ciudad de mejores servicios públicos sin endeudar las finanzas públicas del gobierno.

El beneficio en el caso de las obras concesionadas es que a través de una contraprestación se permitirá continuar con más obras de transporte público masivo.

Muchas gracias.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Muchas gracias al ingeniero Francisco Reyes Rico, su exposición muy completa.

Vamos a continuar con los expositores y le damos el uso de la voz al maestro en ingeniería Javier Hernández Hernández, jefe de las academias del sistema de transporte del IPN. Adelante.

**EL MAESTRO JAVIER HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ.-** Gracias. Buenas tardes.

Me uno a la felicitación que hizo el ingeniero Reyes en torno a este foro, creo que es muy importante intercambiar ideas, intercambiar puntos de vista, sobre todo que sea la Asamblea la que promueva esta situación. Felicito a la Comisión Especial para el Fomento de la Inversión en Infraestructura para la Ciudad por esto y qué buenos que estamos mucho participando.

Yo quizá lo que voy a presentar a continuación tiene un poco que ver con lo que presentó el ingeniero Reyes, quizá no en todo el enfoque que él lo hace con mucho detalle y con mucha claridad.

Nosotros en la academia hemos revisado algunos enfoques que tienen que ver con la infraestructura. El punto de vista que yo tengo tiene que ver con el

transporte urbano en general y hago un análisis de dos documentos que se han elaborado desde el punto de vista del análisis de la infraestructura, particularmente de lo que en un momento dado se ha trabajado con respecto a los impactos que esta infraestructura puede tener tanto en el desarrollo económico pero también en el aspecto ambiental, y nosotros lo que proponemos que se utilice es un criterio de costo-beneficio ambiental en la evaluación de proyectos de infraestructura. Los proyectos que a mí me ha tocado realizar, de repente el das mucho peso a la parte ambiental pero particularmente durante el desarrollo de los proyectos. El ejercicio y quizá es a nivel conceptual que voy a presentar, tiene esa orientación, tratar de sensibilizarnos para poder incorporar este criterio sobre todo porque de repente diera la impresión de que construir mucho es en beneficio del desarrollo económico y a veces esto no es tan del todo cierto.

Agradezco al ingeniero Reyes el hecho de que haya hablado esto, me va a dar pauta para hacer algunos comentarios adicionales y agradezco al diputado Romo y a los compañeros que comparten conmigo la mesa su asistencia.

Lo primero que voy a presentar a ustedes es una pequeña clasificación que se hace en torno a la infraestructura en un documento que elaboró el doctor Noé Aarón Fuentes, del colegio de Sonora, es un documento muy interesante que a vez está basado en un investigador Hansen que analizó los efectos de la infraestructura en términos del desarrollo económico, entonces él presenta esta clasificación.

Primero la infraestructura físico económica de inversión pública, integrada básicamente por la infraestructura de abastecimiento, estamos hablando del abastecimiento de agua, de la electricidad, gas natural, servicios de telecomunicaciones, telefónicos, postales, cables, fax, etcétera, carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, quizá en esta parte es la que tiene que ver con transporte urbano y que es el ámbito de mi especialidad.

La siguiente clasificación es la infraestructura económica social que está integrada por los equipamientos de salud, culturales y una serie de edificios administrativos y bienes y equipos utilizados en la administración, estamos hablando básicamente de la infraestructura de servicios de tipo administrativo y

finalmente un indicador general que incluye a ambos tipos de infraestructura que es una media geométrica de los dos conceptos antes referidos.

El doctor Fuentes lo que presenta básicamente en una primera revisión es una evaluación de la infraestructura a nivel de nuestro país y entonces él señala que la infraestructura a nivel de nuestro país tiene un valor medio en todo el país de 61.4 y el de D. F. alcanza el valor máximo y el peor es Tlaxcala.

Después tenemos el indicador DOC que tiene un valor medio de 33.4 a nivel país y el D. F. es el que tiene el mayor valor, esto quiere decir es el que tiene más infraestructura para comunicaciones, abastecimiento de agua, transporte en general y el peor es el Estado de Chiapas.

Y finalmente tenemos el indicador COSC que quizá el más favorable a nivel país porque tiene un valor medio de 60, esto quiere decir que el país en general tiene una buena infraestructura en eso, el mejor dotado es Chiapas y el peor es Baja California. Aquí no se está refiriendo al Distrito Federal. Pero nos dice que estamos bien a nivel Distrito Federal si vemos el indicador general y eso creo que es lo relevante aquí.

He de decirles que esta investigación, esta evaluación que hace el doctor Noé no involucra todos esos elementos que el ingeniero Reyes ha explicado porque es una evaluación que se hizo en el 2003, no hay una evaluación reciente y aún así tenemos muy buenos resultados a nivel Distrito Federal, y esto ya nos lleva a analizar algo que regularmente hemos comentado cuando hablamos de infraestructura.

Tenemos el desarrollo económico que se va construyendo, una gráfica donde va a relacionar la infraestructura y el costo, ahí lo que estamos presentando, la curva que habla del desarrollo económico es la representada B, se ve claramente cómo va creciendo a partir de que la infraestructura crece, evidentemente los costos van incrementando, pero adicionalmente una curva que está asociada es las de las emisiones contaminantes. Normalmente cuando analizamos desarrollo económico vemos el incremento de la infraestructura, pero tenemos asociado el incremento de emisiones contaminantes y no implica que no podamos desarrollarnos más, implica que

tenemos que buscar el desarrollo, pero normalmente lo hacemos con un impacto al medio ambiente.

Esto implica que necesitamos plantearnos un desacoplamiento, esto es que siga el crecimiento económico, que siga creciendo la infraestructura, pero que esta infraestructura sea razonada en términos de los impactos ambientales. No podemos pensar que el incremento de infraestructura por sí nos va a dar solamente el desarrollo económico, tenemos que analizarlo de tal suerte que podamos identificar los impactos que en un momento dado tiene el ambiente.

En ese sentido hay un análisis de costo-efectividad que realiza Giovanni Ruta del Banco Mundial donde analiza aspectos específicos que se deben de tomar en cuenta para definir si es necesaria o no cierta infraestructura a efecto de poder evaluar si medidas previas a incrementar infraestructura o a crecer por sí van a realmente a tener una repercusión en el desarrollo económico, pero por otro en el aspecto ambiental, y esto implica por ejemplo para el caso de la Ciudad de México que se analicen las emisiones estándar que se producen en los microbuses, en los camiones de gasolina, en los taxis, el hecho de reducciones de emisiones por el simple reemplazo de unidades de taxis y los vehículos de pasajeros.

Es evidente que aquí hay medidas que en un momento dado no requieren costo, simplemente son acciones que nos van a permitir simplemente mejorando la operación o del transporte público o reduciendo la utilización de vehículos particulares, que nos van a permitir que siga incrementándose el desarrollo económico pero sin afectar el medio ambiente.

¿En qué consiste el análisis de costo-efectividad? Básicamente implica que se pueden afectar sectores económicos cuando son la causa del mismo impacto ambiental. O sea si nosotros tenemos un impacto ambiental tendríamos que analizar los sectores económicos que están confluyendo para en un momento dado determinar cómo podemos reducir esas emisiones contaminantes y no necesariamente o implica las mejores inversiones en infraestructura para lograr el crecimiento económico pero sin afectar el medio ambiente.

Por otro lado se requiere hacer ponderaciones para comparar particularmente, porque es algo que de repente queda muy lejos de este tipo de infraestructura,

son los impactos en la salud, normalmente van a determinarse a partir muchas veces de estas emisiones contaminantes. El hecho de que en un momento dado se incrementen vialidades, van a promover que se incrementen vehículos particulares y el uso de las vialidades va a promover que se generen más emisiones contaminantes.

Este es un ejemplo de quizá haya que racionalizar más el uso de los recursos a efecto de invertir en transporte masivo, la utilización de carriles confinados para transporte público como es el caso del Metrobús es fundamental para alentar la movilidad de los viajes y quizá no fomentar, no intensificar el uso del vehículo particular.

Finalmente yo concluyo que cualquier proyecto de infraestructura debe incluir una evaluación de costo-efectividad, o sea, no vale la razón exclusivamente económica la que nos va a permitir trascender como país, tenemos que evaluar realmente los impactos ambientales que esto tiene y promover el uso del transporte masivo y desalentar el uso de transporte particular.

Ningún proyecto de infraestructura te va a justificar si no se ve el resultado a largo plazo, en el corto plazo va a tener riesgos que tienen que ver con la sustentabilidad de la Ciudad y particularmente los del impacto al medio ambiente, y no solamente durante su construcción, he visto muchos proyectos de infraestructura que se basan en los impactos ambientales, pero exclusivamente durante su construcción, y la construcción en infraestructura debe considerarse, no es realmente por sí un efecto, desde nuestro punto de vista la construcción en infraestructura debe considerarse un instrumento de desarrollo y por lo tanto un elemento de política pública asociado a este valor de cuidar el ambiente y de darle sustentabilidad a la Ciudad. Pero evidentemente no sólo desde la perspectiva económica, sino también ambiental.

Eso sería todo por mi parte. Gracias.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Muchas gracias al maestro Javier Hernández Hernández.

Continuaremos con nuestros expositores y le damos el uso de la voz a la licenciada Graciela Báez Ricárdez, directora general del Fondo Mixto de Promoción Turística. Adelante.

**LA LIC. GRACIELA BÁEZ RICÁRDEZ.-** Buenas tardes.

Primero que nada muchas gracias al diputado Leobardo Urbina y al diputado Víctor Romo por la amable invitación para exponerles en este foro un tema que no es tan técnico, que está más específico concretamente se refiere a la infraestructura turística y propiamente un proyecto en el que hemos trabajado recientemente.

La calle de Regina fue recientemente remodelada, era una de las calles más peligrosas y abandonadas en el sentido de que no era una calle transitablemente fácilmente porque no está tan cercana del cuadro principal del Centro Histórico y no estaba limpia, era un poco peligroso, de repente había ahí algunos incidentes delictivos, y se hizo una inversión importante ahí y lo que les voy a exponer precisamente de alguna forma el modelo que se pensó en esa calle. Hubo inversión pública en infraestructura urbana en la remodelación de toda la calle, las luminarias, el adoquinado, las fachadas de todas las casas, con la intención de preservar la personalidad del Centro Histórico.

Ya en lo que entro al fondo mixto, fue más allá de la infraestructura urbana en sí mismo, fuimos para capacitar a los locatarios que están en ese corredor porque se trataba no solamente de poner bonita la calle, sino que además el nivel de los servicios que se prestan en esa calle fueran más atractivos para los turistas, porque si no llega un turista, pasa por la calle, la ve muy bonita, se toma una foto, pero sin embargo no deja derrama económica, no se gasta nada porque no hay un café bonito, no hay un restaurante atractivo. Entonces eso fue también lo que hicimos, hubo inversión pública e inversión privada en estos servicios turísticos y adicionalmente también invertimos en promover la calle con el sector turístico, darles a conocer que esta calle ya era en sí mismo un atractivo turístico y el objetivo último al final es aumentar la derrama económica. O sea, no basta con que la Ciudad está bonita, hay que dar incentivos para que el turista gaste más dinero en la Ciudad y se genere mayor derrama económica.

El Centro Histórico es uno de los principales productos turísticos del Distrito Federal y la inversión pública en el Gobierno del Distrito Federal ha invertido alrededor de mil 700 millones de pesos desde el año 2000 para recuperar el Centro Histórico y lo que hicimos en el Fondo Mixto fue complementar esa inversión pública en infraestructura y capacitación de estos locatarios.

La calle de Regina se convirtió ahora en un corredor cultural, peatonal, la inversión pública de la que estamos hablando fueron alrededor de 55 millones de pesos en la rehabilitación de la calle. Es importante comentar que esto lo hicimos en coordinación con el fideicomiso del Centro Histórico y con la autoridad del Centro Histórico, de hecho estas entidades fueron las que ejercieron los recursos para todo lo que tiene que ver con infraestructura urbana de esa calle, y después el Fondo Mixto invirtió 2 millones de pesos en 23 pequeñas y medianas empresas en lo que se refiere a mejora de la imagen, a capacitación en manejo higiénico de alimentos y en gestión del negocio y en promoción de calle.

Aquí vemos el antes y después. Ahí se ven algunos letreros de Coca-Cola y de Sol, había mucho desorden visual en esa calle y ahora la calle está limpia, ya hay una normatividad sobre el que va a poner un letrero cómo ponerlo, dónde, para que haya armonía en esa calle, para que la calle esté más bonita, y eso es parte del trabajo que lleva a cabo el Fideicomiso y la autoridad del Centro Histórico, estar haciendo un poco de policías de la imagen para evitar que los locatarios, los vecinos cuelguen mantas o letreros que no vayan de acuerdo a la imagen que tiene la calle.

Los locales que estaban ahí ubicados en la calle de Regina son micros y pequeñas empresas, son locales que llevan ahí muchos años, ellos estaban muy descuidados y la intención del Fondo Mixto era darle una igualdad de oportunidades a estos locatarios que llevaban ya ahí muchos años y de momento que se pone bonita la calle evidentemente iba a ser más atractivo para más empresas llegar a instalarse ahí; pero si ellos están bien capacitados y prestan un servicio atractivo, no necesariamente van a ser movidos por las grandes cadenas de restaurantes o de cafés que tienen más recursos para invertir.

La intención es brindarles la misma posibilidad a todos para que puedan aprovechar, beneficiarse de que la calle de Regina tiene ahora una cara completamente diferente y es mucho más atractiva a los turistas y se ha convertido en un punto ya de reunión de los jóvenes.

Se hizo un esfuerzo de reordenar el local y de darle una imagen más limpia y más atractiva.

¿Qué fue lo que logramos con esto?

Rescatar un espacio público y preservar esta calle. Después hicimos una encuesta ahí con los locatarios y lo que se reflejó en esta encuesta fue que 30% de estos locales reportaron haber incrementado sus ganancias después de la mejora de la infraestructura y del programa de capacitación.

Esta calle se rehabilitó por completo, ahora tiene una cara nueva, se recuperó todo este espacio público y estos locatarios ahora prestan unos servicios que son más atractivos no solamente para los turistas, sino para el público en general que recorre esta calle.

También detectamos un interés por estos locatarios de continuar capacitándose y continuar mejorando en la gestión del negocio y en la atención al público que reciben.

Este fue el proyecto social de diseño más buscado en el sitio [www.design.boom.com](http://www.design.boom.com) que es uno de los sitios de diseño más visitados en el mundo.

Ya en la parte lo que toca concretamente a promoción, precisamente como estuvimos promoviendo la calle de Regina, el New York Times retomó este tema y sacó un artículo en la sección de viajes que se llama Dónde se va la gente de fiesta en la noche en el Centro.

La calle de Regina es un ejemplo claro de éxito, de inversión en infraestructura urbana y también en la infraestructura turística que es propiamente la que prestan los servicios turísticos que pueden ser restaurantes, cafés.

Ahora precisamente va a hablar Enrique Sarasola sobre otro ejemplo muy claro de cómo se van recuperando los espacios a partir de que invierte el gobierno o invierte la iniciativa privada, cómo se recuperan calles que son peligrosas, que

son oscuras, que no son tan visitadas, pero que tienen un potencial arquitectónico, un potencial por la zona donde están ubicados, cómo mejora eso, cómo se recupera un espacio.

Básicamente esa era mi presentación. Muchas gracias.

Agradezco otra vez a los diputados y, sobre todo, presentarles este proyecto en el cual queda de manifiesto la importancia de que la inversión vaya a recuperar espacios geográficos muy específicos porque entonces ahí los recursos no se dispersan y se puede trabajar en la recuperación del espacio público propiamente.

Vamos a repetir este mismo esquema en Tlalpan, ya estamos trabajando, el año pasado uno de los mejores arquitectos y diseñadores de interiores nos hizo la propuesta gráfica de 20 locales ubicados en Tlalpan. El centro de Tlalpan se ha convertido de alguna forma en el nuevo Coyoacán, es una plaza muy bonita, muy atractiva turísticamente, ya el turibús pasa por ahí, entonces vamos a tratar de replicar lo mismo que se hizo en la calle de Regina. Desde luego es diferente porque la calle de Regina fue empezar desde cero, en Tlalpan ya está mucho más recuperado ese espacio, pero aún así hace falta invertir en mejorar los servicios propiamente.

Muchas gracias.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Agradecemos a la licenciada Báez Ricárdez.

Vamos a continuar con los expositores.

Vamos a pasar antes un formatito para preguntas a los ponentes, aquellos que tengan la inquietud puedan ponerlo en este formatito para empezar una ronda de preguntas y respuestas.

Vamos a continuar con el licenciado en Economía, Enrique Sarasola, presidente de la cadena hotelera Room Mates Hotels. Adelante.

**EL LIC. ENRIQUE SARASOLA.-** Muchas gracias por invitarme a hablar.

Estoy muy contento porque ayer inauguré mi primer hotel aquí en la Ciudad de México, así que para mí este viaje ha sido muy especial.

Les voy a contar un poquito mi experiencia sobre todo, lo que han sido mis hoteles porque cuando yo empecé con este negocio, que entré por casualidad, fue porque yo me daba cuenta que había hoteles de 5, 4 estrellas muy caros, pero no había ningún hotel que de verdad a mi me gustara quedarme, yo quiero en un hotel que esté céntrico, que tenga decoración y que esté a buen precio, porque yo voy a un hotel cuando vengo a una ciudad como México a tres cosas, a dormir, a ducharme y a desayunarme, porque si yo vengo a la Ciudad de México a quedarme en el hotel, no es sí, hay que salir a conocerla.

Entonces en ese concepto fue como yo empecé con mis hoteles y dije cuál es la mejor forma de viajar, es visitando a un amigo, ese amigo que a uno le dice dónde tiene que ir, qué tiene que hacer. Por eso mi cadena tiene nombres de amigos, Laura, Alicia, el de México se llama Valentina y a cada uno le doy un perfil.

Pero lo importante es que es un nuevo concepto en alojamiento urbano, la mejor forma de visitar amigos. Entonces estas tres cosas también, la personalidad, yo estoy harto ya de que todos los hoteles fueran iguales, entonces todos mis hoteles son distintos; complicidad, porque aunque estés pagando poco dinero el servicio que doy a mis clientes es un servicio 5 estrellas, y relación calidad-precio. Esos son los atributos de un amigo.

Una cosa muy importante, personalidad, complicidad, relación calidad-precio.

¿Qué es lo que hago? Pongo mis hoteles en sitios que son a veces conflictivos, por ejemplo el primer hotel que yo monté lo monté en una calle difícil, había prostitución, había droga, pero yo creí en esa zona porque me gustaba, era una calle muy bonita, el hotel era muy bueno y entonces yo puse el hotel, al principio me costó convencer a la gente inversora que me apoyaran, creían que era un hotel por horas, como dicen aquí de putas y dije, pues no, mi hotel no es de putas, y entonces yo dije qué es lo que pasa. Poco a poco, que era un hotel con mucho diseño, fui regenerando esa calle, un año después de haber abierto había otro hotel, dos restaurantes. Aquí por ejemplo en México he abierto en una calle que es un poquito conflictiva, es la calle de Amberes, que saben que es la calle gay, entonces ahora todo mundo dice tu hotel es gay, no, mire, el maricón soy yo, mis hoteles no.

¿Qué es lo que me está costando? Me está costando entrar, pero yo estoy convencido que igual que hice eso en la primera calle de putas, igual que estoy haciendo ahora en esto, qué es lo bueno del tema. Siempre hay motores, los motores pueden ser la comunidad gay, puede ser la comunidad de galerías de arte que son muy importantes también, porque donde entran las galerías de arte sigue toda la gente de la cultura detrás; hay otra gente de repente en Madrid, hay una calle muy famosa que eran todos los puestecitos de los chicos jipis, habían invadido una calle, entonces un grupo de empresarios compraron un edificio muy grande y los pusieron a ellos dentro del edificio cada uno con sus 4 metros cuadrados. Eso regeneró toda la calle y esa es la calle que se estudia en las universidades porque se ha vuelto la calle más cara de Madrid, cuando era una calle que había muchísimas zapaterías, tatuajes.

Lo que hay que buscar es un motor, los motores ya es muy claro verlos, pues puede ser la comunidad gay, las galerías, entonces lo que hay que hacer es seguirlas.

Dicho esto, es muy importante que tampoco se vuelvan un geto, por ejemplo cuando me dicen la Zona Rosa, la Zona Rosa gay, digo, no, la Zona Rosa será diversa, habrá muchas cosas y es lo importante cuando me dicen, yo soy el primer ejemplo, he apostado por la Zona Rosa, he apostado por la calle gay, no siendo mis hoteles gay, nada más lejos de la realidad. Pero yo, como otras amigas que sé que están buscando un local en la misma calle de Amberes para poner una galería de arte, eso significa que ya está tirando del motor de la Ciudad.

Entonces ustedes lo que tienen que ver es qué motores hay para apoyarles y cómo les pueden apoyar, de mil formas. Yo tuve problemas con las licencias, con los impuestos. Entonces cuando se ve un motor, lo que ustedes como legisladores tienen que hacer es apoyar la iniciativa privada y la iniciativa pública para poder llegar a ello.

A cada uno de mis hoteles yo le doy una personalidad, le hago un perfil. Hay una decoración, hay mucha cosa moderna, pero luego, a muy buen precio.

Este es Valentina, es el que he abierto ayer.

Este es el hotel Oscar cuando yo lo cogí, el hotel Oscar estaba en una plaza también conflictiva, había puntos de venta de droga, ahora es como lo hemos dejado, hemos regenerado la plaza.

Este es el hotel Alicia, estaba en una calle de ruido, eso es como lo hemos dejado.

Esto es Barcelona, un edificio horroroso que había ahí y esto es como lo hemos dejado.

Nosotros lo que estamos apoyando es a la ciudad, y gracias a Dios, el alcalde de Madrid se ha dado cuenta y me dice, quiero que abras en esta esquina y digo, qué gracioso, pues ayúdame. Es lo que digo, hay que apoyar a la iniciativa privada.

Hacemos lo que nos divierte, un nuevo concepto de viajar, creemos en la comunicación, creemos en el posicionamiento de marca, y la prensa nos quiere. Cómo no nos va a querer la prensa si de repente hacemos que un barrio, que un señor que tenía una casa que valía dos pesos, al regenerar la zona esa casa vale ya 6.

Lo bueno de las zonas, que se entra en las zonas por recuperar es que la gente joven puede entrar en esos negocios porque ahora mismo alquilar un local en la Zona Rosa es mucho más barato hacerlo que en otros sitios, porque es una zona a recuperar.

Entonces lo que hay que hacer, incentivar a la gente joven que ponga a abrir sus pequeños negocios y eso va a hacer que se recupere la zona en un plazo, yo calculo y espero volver a hablar con ustedes, en dos o tres años la Zona Rosa va a estar totalmente regenerada.

Nosotros conseguimos rentabilizar zonas y está demostrado, en todos mis hoteles que yo he apostado por zonas conflictivas los hemos recuperado. Atraer a los impulsores de las últimas tendencias en arte, música y moda, porque cuando ven que la zona está de moda viene todo mundo, es como las abejas al panal, cuando ven que algo está funcionando, todos vienen detrás.

Colaboraciones continuas con la prensa, con las cuales nos ayudan a promover el boca a boca, el boca a boca es importantísimo, que la gente

empiece a decir la Zona Rosa se va a recuperar, solamente por decir eso ayuda a regenerar una zona, atraer negocios afines al concepto, diseño y actualidad, promovemos llegadas de visitantes extranjeros tanto de negocios y nos encanta participar y respetar los orígenes, cultura y tradiciones de la zona.

Esto es mi negocio, yo estoy orgulloso de entrar en su ciudad, queremos hacer más cosas y les doy las gracias por darme la oportunidad de contarle.

Muchas gracias.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Agradecemos a Enrique Sarasola su exposición.

Vamos a pasar a una ronda de preguntas y respuestas para nuestros ponentes.

Solamente nos ha llegado un papelito, van a circular más en caso de que alguien tenga una inquietud y si no, pasaremos a últimos comentarios y a la clausura de este foro que ya tiene dos días aquí en este bonito lugar.

El nombre es Manuel Oyama y más que pregunta, sugiere que el Gobierno del Distrito Federal invierta a la par en tanto vías de comunicación como en forestación y reforestación, dirigida al ingeniero Francisco Reyes Rico, y pone un conjunto de ejemplos de poda y que no se ha reforestado donde ha existido obras de corte vial y que evidentemente se ha quitado y talado árboles y no se han reforestado.

Para un comentario, le pasaría el uso de la voz al ingeniero Francisco Reyes.

**EL C. ING. FRANCISCO REYES.-** Con mucho gusto algún comentario a la sugerencia que se hace aquí por parte de Manuel Orellana.

Efectivamente coincidimos con la apreciación de usted y efectivamente el Gobierno del Distrito Federal no solamente está buscando detonar estos grandes proyectos de inversión que representan la construcción de las obras viales o estas obras que son en beneficio de la colectividad como son las obras de transporte.

También el Gobierno de la Ciudad, esto es algo que a lo mejor no dio tiempo ya de mencionarlo, pero a través de un esquema de financiamiento novedoso como son los proyectos de prestación de servicios, se está realizando

próximamente saldrá un concurso en el que se pretende revitalizar lo que son los viveros de la Ciudad. Ustedes conocen que el Gobierno de la Ciudad tiene dos viveros, el de Yecapiztla y otro que se llama Nezahualcóyotl. Ahí se producen plantas que no son solamente para lo que viene a ser las obras públicas o los parques o camellones de la Ciudad, sino que son también para la población en general que desee adquirir ahí plantas, árboles, etcétera.

Entonces se está haciendo un proyecto de revitalización de estos viveros y esto por supuesto que trae el propósito de que teniendo un poco de inversión en este proyecto de revitalización de los viveros se pueda tener una producción de plantas y de árboles que permitan cambiarle ya también la imagen a la Ciudad y volverla un espacio más amable y tener áreas verdes más densas. Entonces esa es la idea.

No sé si así pudiera estar satisfecho con el comentario el señor Manuel Orellana.

Gracias.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** De Darío Jiménez a la licenciada Gabriela Báez, ¿qué experiencia ha dejado las calles peatonales de Gante y Madero?

**LA C. LIC. GABRIELA BAEZ RICARDEZ.-** La experiencia que nos han dejado hasta ahora es francamente positiva porque al final del día así, una calle por la que transitan coches la haces peatonal estás recuperando un espacio público, estás generando un espacio donde se pueden presentar expresiones culturales como es también el caso ahora de Regina y como es ahora el caso de Avenida Madero que se están ahí organizando diferentes actividades.

Entonces una calle peatonal va a hacer que la gente que transite por ahí tenga más espacio para la convivencia y que haya un espacio adicional como les comentaba para algún tipo de expresión cultural. Entonces hasta ahora las experiencias tanto de Gante como de Madero han sido francamente positivas. Ustedes lo pueden ver. Es un espacio muy transitado y que facilita también el flujo de la gente y que todo aquel espacio que se recupere de un automóvil siempre va a ser positivo.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Muchas gracias a nuestros ponentes.

No habiendo ya preguntas, sí hay todavía. Si me hacen favor. Voy a hacer un comercial antes. Al terminar el foro, al clausurarlo va a haber un vino de honor, esperemos todos nos quedemos y bueno estemos con el diputado que organizó este foro.

El señor Ricardo Villegas, ¿qué tiempo de vida se le da al Metrobús? ¿Se ha dejado de utilizar las vías férreas hacia Tlaxcala y Morelos, se pueden utilizar estas para hacer otro tren urbano? ¿El Circuito de Periférico, el Oriente, hacia Indios Verdes, no se utiliza por falta de mantenimiento e inseguridad, cuándo lo arreglan?

**EL C. ING. FRANCISCO REYES.-** Mire, el tiempo de vida del Metrobús, que se le da al Metrobús, la apuesta del Gobierno del Distrito Federal al construir este tipo de transporte o esta modalidad de transporte es a que efectivamente tengamos Metrobús para rato.

Debe de considerarse que es una alternativa de movilización o de transporte masivo que es por supuesto más económica que la construcción de líneas del Metro. Entonces la apuesta del Gobierno del Distrito Federal es realizar al menos una línea de Metrobús en cada uno de los años que restan de esta administración.

Respecto al comentario de que se ha dejado de utilizar las vías férreas hacia Tlaxcala y Morelos y que se podrían utilizar para hacer otro tren urbano, bueno efectivamente hay proyectos. No sé si precisamente la vía férrea que va hacia Tlaxcala sea esta, pero déjenme comentarles que hay un proyecto que está considerado para tener algo así como un eje troncal que hará más rápido el traslado entre el oriente y el poniente de la Ciudad. Se trata del eje que se construirá prácticamente sobre el derecho de vía de lo que era el ferrocarril que entraba a la Ciudad de México, por el lado poniente, el ferrocarril que venía de Acámbaro y Toluca y prácticamente se trata de construir una autopista urbana también desde Naucalpan hasta Texcoco. Esta va a ser una opción que indudablemente tan pronto se pueda licitar o iniciar los procesos de

convocatoria será un proyecto que realice esta administración. Esperemos que de tiempo para ello.

En el Circuito de Periférico, en oriente, se dice aquí en la pregunta, hacia Indios Verdes, no se utiliza por la falta de mantenimiento y la inseguridad.

Efectivamente hay otro proyecto que considera la terminación de lo que le llamamos el Arco Oriente del Periférico y que está constituido por la continuación del Periférico desde Cuemanco, por toda la zona poniente, Canal de Garay así se llama en ese tramo el Periférico, el Canal de San Juan, la Calle Siete y conectarse en la parte norte con el Periférico, Arco Norte.

Efectivamente estos proyectos son necesarios, indiscutiblemente que dotarían de mayor movilidad a esa zona de la Ciudad, no están en el olvido los proyectos, se tienen listos. Ahora sí lo que faltan son recursos, pero creo que dentro de poco sino es en esta administración, yo creo que será una de las primeras que se tendrán que enfrentar por la administración que continúe en la siguiente gestión.

**EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.-** Muchas gracias.

Yo por último comentaría que lo que se recoge de esta mesa es generar un modelo que permita cohabitar la inversión privada y pública y a raíz de este nuevo modelo con recursos suficientes del gasto público, acuérdense que los gobiernos la mayoría de su gasto se va a lo que es el gasto corriente, pero la idea es cambiar, es hacer esta reconversión, que haya inversión en infraestructura por parte del Gobierno de la Ciudad, pero que a raíz de la insuficiencia de recursos de corte fiscal también haya nuevas fuentes de financiamiento para la infraestructura en esta Ciudad y evidentemente como lo realizan capitales en otras partes del mundo.

Yo creo que el gobierno tiene que flexibilizar, generar incentivos fiscales, generar menos burocracia para que exista inversión privada. Ya lo comentaba aquí en el tema de los hoteles que es una cadena de corte mundial, si los gobiernos no aportan, si los gobiernos no dan facilidades, efectivamente no hay derrama económica, no hay desarrollo y pues bueno sería prácticamente un colapso si no existe inversión en la infraestructura, si no hay servicios y si no hay fuentes de empleo, etcétera.

Entonces creo que el modelo que debe de ser es cohabitar entre la inversión privada y pública, generar incentivos para que esta ciudad tenga mucho más inversión. Actualmente del ciento por ciento de la inversión nacional, el Distrito Federal capta el 50 por ciento. Al final es la ciudad que más capta en inversión, pero claro esto es insuficiente por las necesidades, por la capitalidad que tiene esta Ciudad y las necesidades. Tenemos que allegar un nuevo modelo y creo que la Asamblea Legislativa tiene que generar un marco no solamente en el presupuesto en el tema de corte fiscal para que la inversión sea segura, sea rápida, la apertura de negocios sea expedita y no sea una práctica burocrática.

Yo daría por concluido el foro, pero le vamos a dar el uso de la voz al diputado Leobardo Urbina para clausurar este foro que ya ha durado dos días.

**EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.-** Yo quisiera abundar mucho más, pero creo que mi compañero y amigo diputado Víctor acaba de decir todo. Lo único que me queda a mí es agradecerles a nuestros amigos diputados, a los funcionarios, a los ponentes, a los expertos, que seguro estoy que enriquecieron estas mesas en donde no le queda otra más que trabajar a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal para sacar esto adelante; agradecerles a todos ustedes estos dos días que estuvieron aquí con nosotros escuchando y enriqueciéndonos todos de los grandes expertos en infraestructura e inversión.

Reiterarles la invitación de mi compañero Víctor, para que todos nosotros, les pido por favor ponernos de pie, siendo las 17:30 horas damos por clausurado los trabajos del *Foro Perspectivas para la Inversión y Desarrollo de la Infraestructura de la Ciudad de México*, y todos ustedes están invitados a unos bocadillos y un vinito que tenemos aquí para todos ustedes.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Reiteramos a todos ustedes nuestro agradecimiento por su presencia durante estos dos días.

Muchas gracias.

