

DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES
DEL DISTRITO FEDERAL

MEXICO, D.F., JUEVES 20 DE MAYO DE 1993

AÑO II SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES NUM. 12

PRESIDENCIA DEL C. REPRESENTANTE
JORGE ALBERTO LING ALTAMIRANO

DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL

II a

SUMARIO

- | | |
|--|---------|
| LISTA DE ASISTENCIA | pág. 2 |
| DECLARACION DEL QUORUM | pág. 2 |
| LECTURA Y APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR | pág. 2 |
| ASUNTOS RELACIONADOS CON LA SEPTIMA COMISION DE VIALIDAD | pág. 4 |
| PROPUESTA DEL PARTIDO DE LA REVOLUCION DEMOCRATICA, QUE PRESENTA LA REPRESENTANTE ADELA SALAZAR CARBAJAL | pág. 27 |
| DENUNCIA QUE PRESENTA LA REPRESENTANTE GUADALUPE PEREZ DE TRON, DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL | pág. 29 |
| EFEMERIDES CON MOTIVO DEL NONAGESIMO OCTAVO ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL GENERAL LAZARO CARDENAS DEL RIO, EX PRESIDENTE DE LA REPUBLICA | pág. 30 |

A las 11:10 horas EL C. PRESIDENTE JORGE ALBERTO LING ALTAMIRANO.- Procede la Secretaría a pasar lista de asistencia.

EL C. SECRETARIO ROGELIO ZAMORA BARRADAS.- Se va a proceder a pasar lista de asistencia de los ciudadanos Representantes.

(Se procedió a pasar lista de asistencia)

Señor Presidente, hay una asistencia de 51 ciudadanos Representantes. Hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- En consecuencia, se abre la Sesión.

Proceda la Secretaría a dar lectura al Orden del Día.

LA C. SECRETARIA MARIA DEL CARMEN BUSTAMANTE CASTAÑARES.- II Asamblea de Representantes del Distrito Federal Segundo Año de Ejercicio, Segundo Período Ordinario.

Sesión Ordinaria 20 de mayo de 1993

Orden del Día

1.- Lectura y aprobación en su caso, del Acta de la Sesión anterior.

2.- Asuntos Relacionados con la Séptima Comisión de Vialidad y Tránsito.

3.- Propuesta del Partido de la Revolución Democrática, que presenta la Representante Adela Salazar Carbajal.

4.- Denuncia que presenta la Representante Guadalupe Pérez de Tron, del Partido Revolucionario Institucional.

5.- Efémérides con motivo del Nonagesimo Octavo Aniversario del Natalicio del General Lazaro Cardenas del Río, ex Presidente de la República.

EL C. PRESIDENTE.- Procede la Secretaría a dar lectura a la Asamblea con el Acta de la Sesión anterior.

LA C. SECRETARIA.- Señor Presidente, esta Secretaría le informa que de conformidad con lo

establecido en el artículo 74 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, el Acta de la Sesión anterior ha sido distribuida a los Coordinadores de los Grupos Partidistas, por lo que solicitamos su autorización para preguntar al Pleno si es de aprobarse.

EL C. PRESIDENTE.- Procede la señora Secretaría.

LA C. SECRETARIA.- Está a discusión el Acta.

No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta si se aprueba. Los que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada el Acta, señor Presidente.

"ACTA DE LA SESION CELEBRADA POR LA II ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL, EL DIA DIECIOCHO DE MAYO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y TRES.

PRESIDENCIA DEL REPRESENTANTE JORGE ALBERTO LING ALTAMIRANO

En la Ciudad de México, a las once horas con quince minutos del día dieciocho de mayo de mil novecientos noventa y tres, la Presidencia declara abierta la Sesión, una vez que la Secretaría manifiesta una asistencia de cuarenta y dos ciudadanos Representantes.

Se da lectura al Orden del Día y habiéndose repartido el Acta de la Sesión celebrada el día once de los corrientes a los Coordinadores de los Grupos Partidistas, de conformidad con lo que establece el artículo 74 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, se aprueba en sus términos.

Se procede al desahogo del Orden del Día.

Enseguida, hace uso de la palabra la Representante Patricia Garduño Morales, del Partido Acción Nacional, para presentar nuevamente al Pleno, una Iniciativa de su partido, sobre Reglamento de Justicia en Materia de Faltas de Policía y Buen Gobierno para el Distrito Federal, de la cual conoció esta Asamblea en su Sesión del día 2 de mayo de

1990 y que fue turnada a las Comisiones Primera y Segunda, sin que haya sido dictaminada.

La Presidencia acuerda remitir de nueva cuenta esta Iniciativa, a las Comisiones Primera y Segunda, haciéndoseles una atenta excitativa a fin de que en el momento de dictaminar las diversas iniciativas que sobre esta misma materia fueron presentadas por los Partidos de la Revolución Democrática y Revolucionario Institucional, se tome en cuenta la del Partido Acción Nacional.

A continuación hace uso de la tribuna el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana, para presentar una Iniciativa de Reformas y Adiciones al Reglamento de la "Medalla al Mérito Ciudadano", que anualmente otorga esta Asamblea. Se turna para su análisis y Dictamen, a la Décima Segunda Comisión.

La Secretaría procede a dar lectura a las siguientes propuestas presentadas por el Representante Alejandro Rojas Díaz-Durán, del Partido Revolucionario Institucional.

La primera con un Punto de Acuerdo por el que se recomiende a las Instituciones de Seguridad Social, suscribir acuerdo de cooperación con las Instituciones de Crédito o sus sucursales en el Distrito Federal; a efecto de que se agilice el pago de jubilaciones y pensiones. Se turna para su análisis y Dictamen, a la Sexta Comisión. La segunda propuesta, se refiere a un Acuerdo Marco para la realización de visitas de inspección a las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal, por miembros de esta Asamblea. Se turna para su análisis y Dictamen, a la Décima Primera Comisión.

Para dar lectura a un Informe de los trabajos que ha desarrollado la Tercera Comisión de Uso del Suelo, utiliza la tribuna la Representante Guadalupe Pérez de Tron.

Para formular sus comentarios con relación al Informe de la Tercera Comisión, hacen uso de la palabra los siguientes Representantes:

Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana; Domingo Suárez Nimo, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; Alberto Banck Muñoz, del Partido

Revolucionario Institucional, quien al término de su intervención, da respuesta a una pregunta del Representante Suárez Nimo; Belisario Aguilar Olvera, del Partido Popular Socialista; Javier Hidalgo Ponce, del Partido de la Revolución Democrática; José Antonio Zepeda López, del Partido Acción Nacional; y Roberto Campa Cifrián, del Partido Revolucionario Institucional, quien da respuesta a preguntas que le formulan los Representantes José Antonio López y Alberto Banck Muñoz.

Para rectificar de hechos sobre este mismo tema, hacen uso de la palabra los Representantes Domingo Suárez Nimo, Javier Hidalgo Ponce y Clemente Sánchez Olvera, este último, del Partido Revolucionario Institucional.

Nuevamente, para responder a alusiones personales, utilizan la tribuna los Representantes José Antonio Zepeda López, Domingo Suárez Nimo y Clemente Sánchez Olvera.

Con relación a este mismo tema, hace uso de la palabra el Representante Marcos Gutiérrez Reyes, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional y, para hechos, finalmente, hace uso de la tribuna el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala.

Para formular un pronunciamiento del Partido de la Revolución Democrática, relacionado con la Mesa de Concertación, donde se lleva a cabo la discusión sobre la Reforma Política del Distrito Federal, hace uso de la palabra el Representante Alfonso Ramírez Cuéllar, quien responde a una interpelación del Representante Hugo Díaz Thomé, del Partido Revolucionario Institucional. Para hechos relacionados con el pronunciamiento del Representante Ramírez Cuéllar, hace uso de la palabra el Representante Gerardo Medina Valdés, del Partido Acción Nacional.

Igualmente, hace uso de la tribuna el Representante Javier Hidalgo Ponce, del Partido de la Revolución Democrática, quien, con fundamento en el artículo 90 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, presenta el siguiente Punto de Acuerdo, que solicita se considere de urgente y obvia resolución: "Esta Asamblea de Representantes, solicita el reinicio inmediato de los trabajos de la Mesa de Concertación, sobre la Reforma Política

y la información a este órgano de representación ciudadana, sobre los avances en materia de integración de la Reforma Constitucional".

Con el fin de determinar si este asunto debe considerarse de urgente y obvia resolución, la Presidencia abre el registro de oradores.

Hace uso de la palabra, para pronunciarse en contra, el Representante Jorge Schiaffino Isunza, del Partido Revolucionario Institucional, quien da respuesta a interpelaciones que le formulan los Representantes Domingo Suárez Nimo y Marcos Gutiérrez Reyes.

A favor, hace uso de la palabra la Representante Amalia Dolores García Medina, del Partido de la Revolución Democrática.

También para hablar en contra, hace uso de la tribuna, el Representante Roberto Campa Cifrián, del Partido Revolucionario Institucional; y para hablar a favor, igualmente hace uso de la palabra, el Representante Gerardo Medina Valdés, del Partido Acción Nacional.

En votación económica, la Secretaría, por instrucciones de la Presidencia, consulta a la Asamblea si este asunto se considera de urgente y obvia resolución; y por mayoría de veintiseis votos en contra y dieciocho a favor, el Pleno estima que la propuesta no debe considerarse como de urgente y obvia resolución.

Para referirse a los hechos en que perdiera la vida el licenciado Enrique Tirado Gutiérrez, Magistrado del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, hace uso de la palabra la Representante Ma. del Carmen Segura Rangel, quien da lectura a un pronunciamiento firmado por los Coordinadores de los Grupos Partidistas, integrantes de este cuerpo colegiado y en el que los Partidos Políticos representados en esta Asamblea, exigen a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, el cabal esclarecimiento de estos hechos y de sus móviles, así como la identificación del o de los autores del mismo, para que se aplique la ley y se haga justicia.

En virtud de que el pronunciamiento de referencia se encuentra firmado por los Coordinadores de los

Grupos Partidistas, la Presidencia acuerda: Hágase del conocimiento en forma inmediata, al ciudadano licenciado Diego Valadés, Procurador General de Justicia del Distrito Federal, con el ruego de que informe a esta representación ciudadana, el resultado de las investigaciones que se realicen sobre este penoso incidente.

Sobre este mismo asunto, hace uso de la palabra el Representante Alberto Banck Muñoz, del Partido Revolucionario Institucional.

Para referirse a notas periodísticas relacionadas con el Partido Acción Nacional, hace uso de la palabra el Representante Jorge Alberto Ling Altamirano.

Para una efemérides con motivo del Día del Maestro, hacen uso de la palabra los siguientes Representantes:

Lucía Ramírez Ortiz, del Partido Revolucionario Institucional; Román Barreto Rivera, del Partido Acción Nacional; Nicolás Blancas Lima, del Partido Revolucionario Institucional; Adela Salazar Carbajal, del Partido de la Revolución Democrática; Ramón Jiménez López, del Partido Popular Socialista; Marcos Gutiérrez Reyes, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana.

Agotados los asuntos en cartera, se da lectura al Orden del Día de la próxima Sesión.

A las dieciseis horas con cuarenta minutos, se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo jueves veinte de los corrientes a las once horas".

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría con el desahogo del Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- El siguiente punto del Orden del Día es el relativo a los asuntos de la Séptima Comisión, de Vialidad y Tránsito.

EL C. PRESIDENTE.- Para dar lectura a un Informe que presenta la Séptima Comisión, tiene el uso de la palabra el ciudadano Representante Enrique Gutiérrez Cedillo.

Esta Presidencia le pide a todos los presentes su más atenta cooperación para que nos apliquemos todos al desarrollo del desahogo de la Sesión. Por su cooperación, gracias.

EL C. REPRESENTANTE ENRIQUE GUTIERREZ CEDILLO. - *En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 67 del Reglamento Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, la Séptima Comisión de Vialidad y Tránsito, rinde su Informe de actividades realizadas del 15 de julio de 1992, al 14 de abril de 1993.*

Del plan de trabajo al inicio de esta II Asamblea y aprobado por los miembros de esta Comisión, se logró un avance de un 80% en lo correspondiente a estos recesos, además de las actividades que se relacionan en este Informe.

Reuniones de Trabajo de la Comisión

23 de junio de 1992

Los miembros de la Comisión, asistieron a la Conmemoración del XXV Aniversario del Sistema de Transporte Colectivo (Metro).

Esta ceremonia se llevó a cabo en la Residencia Oficial de los Pinos.

24 de agosto de 1992

Se realizó una reunión de trabajo para analizar los resultados de la Reunión Interparlamentaria y las implicaciones que éstas recomendaciones tienen sobre el trabajo que debe desarrollar esta Comisión.

Asimismo, se pidió se realizara una evaluación del avance del plan de trabajo presentado para este año.

31 de agosto de 1992

Después de haber evaluado el plan de trabajo se acordó citar a los funcionarios: licenciado Enrique Cabot, Director General de Servicios Metropolitanos del Distrito Federal; licenciado Fernando Menéndez Garza, Secretario Técnico de la Comisión Metropolitana para la Pre-

vención y Control de la Contaminación en el Valle de México; licenciado Armando López Santibañez, Director General de Transporte Urbano; ingeniero Mardoqueo Staropolsky S., Subdirector de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro; ingeniero Joel Ortega Cuevas, Director General de Autotransporte Urbano; licenciado Hugo A. Pérez Aguilar, Administrador General de Ruta-100. Además de programar visitas y actividades, las cuales tienen relación con los trabajos de esta Comisión.

10 de octubre de 1992

El licenciado Enrique Cabot, Director General de Servicios Metropolitanos del Distrito Federal, compareció ante esta Comisión, para exponer la situación que guardan los estacionamientos, así como, la política a seguir en tarifas, número, desarrollo, concesiones, etcétera.

20 de octubre de 1992

Compareció ante las Comisiones Unidas de Vialidad y Tránsito y Ecología y Protección del Medio Ambiente, el licenciado Fernando Menéndez Garza, Secretario Técnico de la Comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación en el Valle de México, para presentar el avance que ha tenido el programa de conversión de vehículos de gasolina a gas, así como, el programa de instalación de gaseras y de distribución del mismo.

Se cambió información sobre la verificación de la correcta instalación de los equipos, para tener una mayor seguridad.

22 de octubre de 1992

El licenciado Armando López Santibañez, Director General de Autotransporte Urbano, compareció ante esta Séptima Comisión, para informar sobre el estado del autotransporte, así como, los programas de reordenación y de los planes de trabajo de la Dirección a su cargo. Se le hizo sentir la preocupación que tienen los miembros de esta Comisión sobre asuntos tan importantes como la duplicidad de placas, la corrupción que impera en la Dirección a su cargo, las facilidades de que se les dan a ciertos

gestores, etcétera, y se le pidió que enviara toda la información sobre rutas, ramales y padrón de cada una de ellas, bases, lanzaderas, paraderos, etcétera, lo cual no se logró, pues a los pocos días de esta comparecencia, fue nombrado un nuevo titular para esta Dependencia.

11 de noviembre de 1992

Se tuvo una reunión de las Comisiones Unidas de Vialidad y Tránsito, Ciencia y Tecnología y del Comité de Atención Ciudadana, con el ingeniero Mardoqueo Staropolsky S., Subdirector de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro.

Esta reunión se realizó en las instalaciones del Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad y en ella se abordaron los temas de alumbrados y las quejas que esta Asamblea ha recibido y su posible solución.

15 de diciembre de 1992

A las Comisiones Unidas de Seguridad Pública y Protección Civil y Vialidad y Tránsito, nos fue turnado para su estudio y Dictamen, la Iniciativa de Ordenanza, a efecto de que las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), fueran declaradas zonas de alta seguridad.

Una vez estudiada y analizada la Iniciativa por ambas Comisiones, el Pleno de esta Honorable Asamblea de Representantes, aprobó por unanimidad dicha propuesta el día 7 de diciembre de 1992.

5 de enero de 1993

Esta Comisión tuvo una reunión de trabajo con el licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General del Transporte, en donde el tema principal fue la reordenación del transporte urbano de pasajeros. Además de hablar de la problemática de estacionamientos, vialidad, homologación de tarifas y Ruta-100.

De los puntos más relevantes que se dieron a conocer, fue que próximamente se lanzará la convocatoria para la construcción y

concesionamiento de una línea de tren elevado, entre el Estado de México y el Distrito Federal.

12 de enero de 1993

Se realizó una reunión de trabajo para analizar y estudiar el Dictamen a las propuestas de Reformas y Adiciones al Reglamento de Tránsito y al Reglamento de Transporte Urbano de Carga para el Distrito Federal, así como el punto de acuerdo relativo a la aprobación de la citada iniciativa.

Con estas reformas y adiciones, existirá un marco normativo específico para los transportistas de materiales, sustancias o residuos tóxicos o peligrosos, con la finalidad de que el transporte urbano de carga cumpla cabalmente las medidas de seguridad, de protección civil y protección al medio ambiente.

20 de enero de 1993

Los integrantes de esta Comisión, tuvieron una reunión de trabajo con el ingeniero Joel Ortega Cuevas, Director General de Autotransporte Urbano, para analizar y hablar de la problemática del transporte urbano de pasajeros, que enfrenta día con día la Ciudad de México.

Asimismo, afirmó, que por ningún motivo se van a entregar más placas para taxis en este año, e informó de la reordenación del transporte concesionado, de la expedición de una nueva tarjeta de circulación para taxis y el combate a la corrupción que impera en la Dirección General de Autotransporte Urbano entre otras cosas.

27 de enero de 1993

Las Comisiones Unidas de Vialidad y Tránsito así como la de vigilancia de la Administración Presupuestal y Contable del Distrito Federal, sostuvieron una reunión de trabajo con el licenciado Hugo A. Pérez Aguilar, Administrador General de Ruta-100, en la cual se abordaron los siguientes puntos:

- 1) Saneamiento Financiero
- 2) Reordenación Administrativo
- 3) Desarrollo del Servicio

Visitas y Actividades

Los integrantes de esta Comisión, efectuaron una visita a los talleres, del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), ubicados en la avenida Ticomán, y en ésta, se informó sobre los programas de mantenimiento mayor, medio y de emergencia que tienen implementados, así como, los problemas que ocasionalmente tienen por carecer de refacciones; por no recibirlos a tiempo de los proveedores y en otros por problemas financieros.

Varios directivos, así como funcionarios del gobierno, fueron invitados a viajar a Canadá, para conocer sobre el programa de conversión a gas como combustible para vehículos, así como su forma de distribución.

Tuvieron varias reuniones con los distribuidores del gas, así como con funcionarios del gobierno canadiense, tanto en Vancouver como en Calgary.

Se realizaron reuniones con los funcionarios de la Dirección de Autotransporte Urbano, relacionadas con gestorias solicitadas por diferentes grupos de taxistas, para tratar de solucionar los problemas de diferentes rutas.

Algunos de los miembros de la Comisión, asistieron a un recorrido por las gaseras de San Juan Ixhuatepec, realizado conjuntamente con miembros de otras Comisiones, con funcionarios del Departamento del Distrito Federal y con el Secretario de la Comisión para la Prevención del Ambiente, licenciado Fernando Menéndez Garza.

Atendiendo a la invitación hecha al Presidente de esta Séptima Comisión, se asistió a un seminario sobre "Gas en el Transporte", en el Colegio de México, impartido por expertos mexicanos. Tuvo una duración de dos días y se logró conocer las experiencias que sobre este tema han tenido en otras ciudades y la forma en que han resuelto esta problemática.

El licenciado Fernando Menéndez Garza, invitó al Presidente de esta Séptima Comisión, a que asistiera a la ceremonia de presentación de

unidades sustituidas a gas, evento al que asistieron el licenciado Manuel Camacho Solís y el licenciado Ignacio Pichardo Pagaza, en el Palacio de los Deportes.

Se asistió al festejo realizado en el Teatro de la Ciudad de México, para conmemorar el XXI Aniversario del Sistema de Transporte Colectivo (Metro).

A invitación del licenciado Manuel Camacho Solís, el Presidente de esta Séptima Comisión, asistió a un recorrido que se realizó por la obra de la línea 8 del Metro, para conocer el avance y los problemas a los que se han tenido que enfrentar.

Los funcionarios del Metro, invitaron a algunos miembros de esta Comisión a asistir a una comida para festejar a los empleados de seguridad del Metro.

En el mes de abril de 1993, las Comisiones Unidas de Vialidad y Tránsito y la de Vigilancia de la Administración Presupuestal y Contable del Distrito Federal, visitaron la construcción de la línea 8 del Metro, donde de nueva cuenta, conocieron los avances y la situación financiera que guarda dicha obra.

A invitación de la Coordinación General del Transporte, esta Comisión asistió a reuniones conjuntas con funcionarios delegacionales, del transporte y de vialidad y tránsito, que se realizaron para escuchar y tratar de resolver las quejas y demandas que presentan los vecinos de cada Delegación.

A invitación de la Presidencia del Consejo del Transporte en el Área Metropolitana se asistió a dos reuniones que se han realizado. En la primera de ellas se dió a conocer el nombramiento del Secretario Técnico de dicho Consejo, que había sido una propuesta reiterada de esta Asamblea.

En la segunda, se dió a conocer la transferencia de la Presidencia al Estado de México, el proyecto de nuevo reglamento, el programa anual de trabajo, el Informe de actividades del Secretario Técnico y al avance del estudio del tren elevado.

Interparlamentaria

Se participó en la I Reunión Interparlamentaria, que se efectuó entre los miembros de esta II Asamblea de Representantes, Diputados de la LI Legislatura del Estado de México y funcionarios de ambas entidades.

En la Mesa correspondiente a Vialidad y Tránsito, los funcionarios y Representantes Populares, presentaron interesantes ponencias y realizaron un profundo análisis de la problemática que afecta a la zona metropolitana en estos rubros.

Todos los integrantes coincidieron en la necesidad de trabajar en forma conjunta para que a la brevedad se logren cristalizar las recomendaciones que de esta Mesa surgieron, de las cuales se señalaron, y que ya se han empezado a implementar:

- * Reordenación del transporte de pasajeros
- * Construcción del tren elevado
- * Cumplimiento de la normatividad para la distribución y expedición de gas y reglamentación para los servicios de carga y pasaje.

Gestorías

Uno de los logros más importantes, fue que conjuntamente esta Comisión y la de Procuración y Administración de Justicia, a raíz de las denuncias que presentaron alrededor de 80 personas sobre la presunta comisión de fraude de un líder de taxistas que ofrecía conseguir placas y taxis pagándole una importante suma de dinero; dicho líder fue detenido y consignado, aunque a la fecha no ha resarcido el dinero defraudado, se sigue insistiendo para que repare el daño cometido a éstos ciudadanos.

Durante estos recesos, se recibieron 94 solicitudes de gestorías, las cuales fueron atendidas y turnadas a las correspondientes autoridades, lográndose una resolución favorable en el 72% de los casos.

Comunicación y Difusión

En los diferentes medios de comunicación, prensa, radio y televisión, la presencia y participación de los integrantes de esta Comisión, ha sido como siempre de manera relevante y destacada.

Aprobación del Informe de actividades

Lista de Miembros de la Séptima Comisión

Vialidad y Tránsito; Transporte Urbano y Estacionamientos; Alumbrado Público y en General todos aquellos servicios públicos que no sean materia de otra Comisión.

Presidente: Jorge Alberto Ling Altamirano; Vicepresidente Alejandro Rojas Díaz-Durán; Secretario: Enrique Gutiérrez Cedillo; Representantes: Ernesto Aguilar Apis, Hilda Anderson Nevares, Jaime Arceo Castro, Rubelio Esqueda Nava, Carlos González Arriaga, Pablo Jaime Jiménez Barranco, Ramón Jiménez López, Armaniño Jurado Alarid, Genaro Martínez Moreno, Gerardo Medina Valdés, Guadalupe Pérez de Tron, Oscar Mauro Ramírez Ayala, Alfonso Ramírez Cuéllar, Clemente Sánchez Olvera, Domingo Suárez Nimó, Jaime del Río Navarro.

EL C. PRESIDENTE.- Para expresar sus comentarios con relación al Informe que ha presentado la Séptima Comisión, se han inscrito los siguientes ciudadanos Representantes:

Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana; Ramón Jiménez López, del Partido Popular Socialista; Domingo Suárez Nimó, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; Pablo Jaime Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional, y Alejandro Rojas Díaz-Durán, del Partido Revolucionario Institucional.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala.

EL C. REPRESENTANTE OSCAR MAURO RAMIREZ AYALA.- Señor Presidente, compañeras y compañeros Representantes: La Séptima Comisión que el día de hoy nos rinde un Informe de las actividades que ha realizado desde el 15 de julio de 1992, al 14 de abril de 1993, nos demuestra que hay Comisiones que pueden y rompen récords en trabajo, pero de información. Me refiero fundamentalmente, a que en el Informe, el cual se nos entregó, fueron casi triplicadas las declaraciones. Esto es, que la actividad de la Comisión Séptima, centró más su acción en hacer pública la inconformidad de la sociedad; la inconformidad de los usuarios de

transporte colectivo y también algunos puntos de vista circunscritos a posiciones de carácter ideológico o partidista que cada quien tenemos la obligación de hacerlo notar.

En el Informe, se nos hace saber que se efectuaron 94 solicitudes de gestoría, de esas 94 solicitudes de gestoría se resolvieron el 72% de manera favorable; esto es, que quedó un 38% sin resolverse, un 38% que, a mi juicio, son los problemas que afectan de manera grave a la población del Distrito Federal, y en ese 38%, compañeros Representantes, está la existencia de 3 mil 500 bombas de tiempo que circulan por la Ciudad de México; 3 mil 500 bombas de tiempo que representan los microbuses que fueron convertidos de gasolina a gas para ahorrar recursos económicos a los propietarios de estos muebles y también, según tesis del Departamento del Distrito Federal, para combatir el problema de la contaminación en esta ciudad de México.

Pero resulta que fue más grave, fue más grave esta contaminación, porque este tipo de vehículos no solamente causó dolores de cabeza a cientos de capitalinos, sino que lo más grave, el 50% de los accidentes suscitados en el Distrito Federal por vehículos han sido ocasionados por combis y microbuses. Combis y microbuses que han segado la vida, en lo que va del año, a varias personas; combis y microbuses que en lo que va del año, han lesionado a más de 150 personas. Esto significa casi un promedio de un lesionado diario ocasionado por los microbuses en esta Ciudad de México.

Creo que este es un tema que la Comisión Séptima no debió de haber soslayado. No bastaba con que fuéramos a Canadá a ver cómo se utiliza el gas, a ver cómo operan estos sistemas de combustión, para poder constatar que en este país seguimos siendo un país tercermunita; un país que no puede adecuarse a la tecnología; un país que no puede jugar con determinados combustibles, porque estos ponen en riesgo a la población porque estos le causan lesiones al ciudadano.

Creemos que el trabajo de la Séptima Comisión es un trabajo muy arduo, de mucho dinamismo, de mucho diálogo. Pero para la población, de pocos resultados. Porque no hemos llegado a la conclusión de presentar un Reglamento de

Tránsito que venga a terminar con la anarquía que propician en esta Ciudad de México las combis, microbuses y taxis.

No hemos podido reglamentar la forma en la que se deben cancelar las concesiones a estos delincuentes que, en ocasiones cuando llegan a accidentarse con un particular, lo agreden, lo presionan e inclusive lo obligan a pagar daños que ellos no cometieron. En muchas de esas ocasiones el pueblo está indefenso en contra de estos vándalos y de estos pandilleros, porque así se les podría llamar, dado que muchos de ellos son jóvenes entre 18 y 30 años; son jóvenes que no tienen la madurez suficiente para saber el riesgo en que están poniendo a los usuarios del transporte colectivo.

Y no obstante ello, la Dirección General de Autotransporte les sigue autorizando licencias y les sigue autorizando concesiones para este medio de transporte.

En el Distrito Federal y en el área conurbada tenemos el problema de que, ocho millones de capitalinos y otros tantos millones del Estado de México, nos tenemos que enfrentar a 300 mil choferes que no tienen la más elemental capacidad, que no tienen la más elemental educación para tratar con los usuarios.

Este es un problema grave. Es un problema que si bien es cierto la Dirección General de Autotransporte del Distrito Federal nos señalaba, desde el licenciado Santibañez hasta el ingeniero Ortega, que se estaban dando cursos de capacitación para el efecto de que al usuario se le brindara un servicio eficiente, un servicio a la altura de las necesidades de la comunidad, hemos podido constatar que a estos choferes a lo que se les ha capacitado es a ser más vándalos, es a ser más agresivos con la sociedad y es a ser más violentos en contra del Reglamento que regula el autotransporte en el Distrito Federal.

Siento que la Comisión Séptima debe de entrar en un análisis serio y responsable del problema del transporte en el Distrito Federal.

Ya el Regente de la ciudad señaló, en un momento determinado, que en unos días se iba a resolver el problema de las combis y microbuses. Pero han transcurrido muchos días, inclusive podría decir

ya meses, desde el día en que el Gobierno del Distrito Federal se comprometió en meter en cintura a estos transportes y hasta la fecha tal parece que es más alta la fuerza, es más alta la autoridad de estos individuos, que han puesto y siguen poniendo en jaque a las autoridades.

Los señores hacen base en donde se les pega la gana; los señores hacen parada en donde se les pega la gana. No hay esquinas, no hay paradas, no hay orden en el transporte colectivo en esta ciudad. ¿Por qué? Porque la autoridad ha sido complaciente con estos individuos que han violentado y están violentando diariamente el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal.

Inclusive, lo que es más grave, hemos podido constatar cómo los gestorees y cómo esos individuos, agreden a los miembros agentes de tránsito, cuando estos les llaman la atención.

No es posible que sigamos viviendo esta anarquía, no es posible que la ciudadanía esté en manos de delincuentes.

Creemos que la Asamblea de Representantes debe tomar cartas en el asunto y a corto plazo debe de emitir un bando mediante el cual se reordene el uso de transporte y también se dé seguridad a los usuarios en esta Ciudad de México.

Sabemos que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es una gran necesidad para la población; que en estos momentos hemos constatado que las obras por lo que hace a este transporte colectivo han seguido avanzando. Si bien es cierto no se cumplieron todos los compromisos respecto de las rutas y respecto de un uso óptimo de las áreas en donde se construyó la línea 8, también es cierto que estamos a unos días de ver en servicio este transporte colectivo en las áreas de Garibaldi a Iztapalapa.

Creemos, y muchos de nosotros que convivimos en el centro y en las áreas donde están haciendo las obras, que han sido muchas las molestias que ha ocasionado esta obra; pero creo que a costa de este sacrificio, en unos meses más veremos descongestionarse el centro de la Ciudad de México, porque muchos vecinos del área de

Iztapalapa, de Tláhuac, de Milpa Alta van al centro en automóviles porque no tenían un medio de transporte eficiente; ahora, tal vez a corto plazo, lo van a tener, y ojalá éste sirva para desestimular el uso del automóvil, ese automóvil que diariamente nos provoca dolores de cabeza, lágrimas en los ojos por el alto índice de contaminación que está sufriendo esta Ciudad de México.

Creemos que el problema del transporte es un problema serio, pero si la autoridad no asume su responsabilidad, si la autoridad no hace valer su autoridad en contra de estas mafias y de estas organizaciones que han proliferado en torno al transporte colectivo, vamos a vivir un régimen de ingobernabilidad, vamos a vivir un régimen de prepotencia y vamos a vivir un régimen de delincuencia, en la cual sólo Dios sabe si algún día regresemos a nuestro hogar después de usar estos sistemas de transporte colectivo como son las combis y microbuses.

Por ello, señor Presidente, consideramos que el problema del transporte colectivo debe ser un tema que la Comisión de Vialidad y Transporte, Séptima, debe de abocarse de inmediato a buscar la concertación, el diálogo con las autoridades para encontrar una inmediata solución.

Nuestras calles, nuestros parques, nuestros jardines se han convertido en paradero, y no fueron construidos para eso; nuestros impuestos no están destinados para beneficiar a estos transportes, los cuales ensucian y contaminan nuestra ciudad. Creo que llegó el momento de meterlos al orden, y nosotros tenemos la responsabilidad de exigir eso si es que somos congruentes con nuestra responsabilidad de gestoría y de representación que tenemos todos y cada uno de los 66 Representantes de esta Asamblea.

Diariamente dos millones de capitalinos y vecinos de la zona conurbada son trasladados de sus hogares a su centro de trabajo o educativo por 69 mil 957 combis y microbuses, los cuales la mitad de los accidentes que se suscitan en la capital y en el área conurbada son motivados por estos medios de transporte, ocasionados indudablemente por los irresponsables choferes que manejan este

medio de transporte, los cuales en su carrera de ganar pasaje le ocasionan a la ciudadanía un promedio de 20 accidentes diarios, y en su vertiginosa carrera de ganarle el paso al tren han enlutado hogares tanto de capitalinos como vecinos de la zona conurbada.

En los últimos días, la zona metropolitana y el Distrito Federal se han visto enlutados en sus hogares, porque algunos de los 3 mil 500 microbuses que fueron convertidos de gasolina a gas, se han incendiado o explotado. De los informes que tenemos en nuestro poder, podemos afirmar que nueve microbuses que utilizan el combustible gas se quemaron y más de tres personas perdieron la vida y más de 50 sufrieron quemaduras en estos sistemas de transporte.

Compañeros Representantes: Es evidente que las autorizaciones para que se haga la conversión de gasolina a gas se ha otorgado de manera irresponsable por individuos a individuos que diariamente están poniendo en juego la vida de nosotros, de nuestros familiares y de los ciudadanos que habitamos en el Distrito Federal y la zona conurbada; gentes, que sin ninguna capacitación utilizan un combustible que en la práctica hemos podido constatar que es altamente peligroso.

Por esa razón, la Séptima Comisión de Vialidad y Transporte debe de ser debidamente informada por la autoridades de la Secretaría de Comercio y por la Dirección General de Autotransporte del Distrito Federal, respecto de los accidentes que se han suscitado en el manejo de los combustibles y transportes que usan el gas. También, ¿cuáles fueron las razones por las que se extendió y expidió autorización para circular a 3 mil 500 microbuses que utilizan gas en esta Ciudad de México? autorización, que lógicamente, de manera negligente y criminal ha otorgado la Secretaría de Comercio por conducto de la Dirección General correspondiente.

Compañeros Representantes: No podemos asumir una actitud de negligencia criminal en contra de nuestros representados, en contra de nuestras familias y en contra de nosotros mismos; por que no sabemos en qué momento se dará una explosión o un incendio en el cual lleguemos a perder la vida o sufrir lesiones.

Es por ello, que la Séptima Comisión debe de actuar con toda responsabilidad ante el grave problema que afronta la sociedad y que consiste en los accidentes provocados por combis y microbuses que utilizan gas.

También, es urgente que la sociedad conozca ¿cuáles son las acciones inmediatas que el gobierno del Distrito Federal tomará para frenar la anarquía y la violación al Reglamento de Tránsito, provocado por 6 mil 959 combis y microbuses?

En consecuencia, compañeros, me permito solicitar de conformidad en lo dispuesto por el artículo 90 del Reglamento para el Gobierno Interior de esta Asamblea de Representantes, la siguiente proposición para la Séptima Comisión:

"Que la Asamblea de Representantes, por medio de la Séptima Comisión y la Comisión de Gobierno, invite a las autoridades responsables de la Secretaría de Comercio que autorizan la conversión de uso de combustible de gasolina a gas y al Director General de Autotransporte del Distrito Federal, para que se comenten las causas que han motivado recientes incendios de microbuses y, también, la conveniencia de suspender el uso de este combustible; dado el peligro que representa para la vida de los usuarios este medio de transporte.

De igual forma, se haga saber a esta soberanía si se han indemnizado a los lesionados y a los familiares de las personas que han fallecido en estos lamentables accidentes.

Por último, se informe si es conveniente suspender el uso de gas en este tipo de vehículos, dado los graves problemas que ha sufrido nuestra sociedad."

Salón de Sesiones de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.
Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala.
Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante, esta Presidencia le pregunta si usted quiere el trámite del 90 ó el trámite del 89, que le permite que de inmediato se vaya a Comisiones.

EL C. REPRESENTANTE OSCAR MAURO RAMIREZ AYALA.- Por el 89, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Entonces, el Representante Oscar Mauro rectifica que no es por el trámite del 90, sino por el 89. Esta Presidencia indica que debe de turnarse para su estudio y Dictamen a la Séptima Comisión, de Vialidad y Tránsito.

A continuación tiene el uso de la palabra el Representante Ramón Jiménez López, del Partido Popular Socialista.

EL C. REPRESENTANTE RAMON JIMENEZ LOPEZ.- Gracias, señor Presidente.

Compañeras y compañeros:

En primer lugar, queremos felicitar a la Mesa Directiva de esta Séptima Comisión y a sus integrantes por el Informe que hoy presentan.

Las reuniones con funcionarios relacionadas con el transporte en el Distrito Federal, así como los recorridos a diversas instalaciones, han resultado sumamente provechosas.

Es importante, sin embargo, que esta Comisión dé seguimiento puntual a los planteamientos, a los compromisos y a las afirmaciones que durante estos recorridos y estas reuniones con funcionarios relacionadas con el transporte del Distrito Federal han manifestado.

Particularmente quisiera mencionar la importante entrevista que tuvo esta Comisión a principio de año con el Director de la Ruta-100. Durante esta entrevista el Director de la Ruta-100 informó a la Séptima Comisión que a partir del segundo trimestre del año de 1993 se incorporaría a la circulación aproximadamente un 7% más de las unidades de Ruta-100 que hoy circulan diariamente.

Diariamente circula un promedio de 2 mil 800 unidades de Ruta-100, de las cerca de 4 mil con que cuenta esta empresa, y el Director afirmó ante esta Comisión la incorporación hasta de un 7% más de las 2 mil 800 unidades de Ruta-100 a la circulación diaria.

También es importante dar seguimiento a la afirmación del Director de Ruta-100 en el sentido de que se estaba en pláticas para obtener combustibles menos contaminantes, proveniente de alguno de los estados de la Unión Americana, porque de acuerdo a la información que él nos dio en esa ocasión, nos hizo énfasis en las bondades de este diésel que puede ser utilizado por los camiones de Ruta-100.

Es conveniente entonces que la Séptima Comisión en fecha próxima pudiera tener una reunión de evaluación con el Director de Ruta-100 para dar seguimiento a los planteamientos que él nos hizo durante la entrevista que tuvimos a principio de año.

En otro orden de cosas, hemos sido testigos cómo de manera plural y de manera concertada todos los Partidos Políticos que participan en esta Segunda Asamblea de Representantes hemos unido esfuerzos, hemos unido consensos para que se logre por el Pleno de esta Asamblea solicitar incrementos, por ejemplo, al programa de vivienda o al programa de mantenimiento de escuelas.

Es importante que esta Comisión lo esté haciendo, pero a juicio nuestro debe multiplicar el esfuerzo para sacar un consenso, también de todos los Partidos Políticos que concurren a esta Asamblea, para solicitar para el año próximo, una ampliación de presupuesto para incrementar el número de unidades de Ruta-100 con las que cuenta actualmente el Departamento del Distrito Federal.

Ha habido consenso de todos los Partidos Políticos en la necesidad de que debe haber un mayor número de unidades de Ruta-100 por las ventajas y bondades que no repetiré aquí, pero que todos las hemos expresado desde esta tribuna y que se pueda aumentar en por lo menos un 50% más el parque vehicular de Ruta-100, para que sobre la base del Metro y de Ruta-100 fundamentalmente, así como del transporte eléctrico no contaminante, se lleve a cabo una verdadera reordenación del transporte de pasajeros en el Distrito Federal; en el cual, repito, el eje fundamental sean el transporte que atiende directamente el Departamento del

Distrito Federal y las combis y microbuses o el transporte concesionario sea solamente complementario del transporte que otorga, perdón, del servicio de transporte que presta el Departamento del Distrito Federal.

Yo creo que uno de los aspectos centrales en los cuales la Comisión ha insistido, pero debe insistir todavía más, es revertir la tendencia que hoy se da prácticamente en el sentido de que el transporte concesionado goza de múltiples privilegios y prácticamente ha, de manera paulatina, llevado al Metro y a Ruta-100 a ocupar lugares secundarios o lugares menores en este reordenamiento del transporte público en el Distrito Federal.

Mientras este problema no se ataque a fondo seguiremos viviendo el caos y la anarquía que propician los más de 70 mil microbuses y combis que han hecho del Distrito Federal y de la zona conurbada con el Estado de México, una situación verdaderamente caótica, donde impera la ley de la selva.

Consideramos también que se deben hacer esfuerzos significativos y ver la manera de que surja de esta Séptima Comisión una propuesta también concertada con todos los Partidos Políticos, para demandar recursos adicionales para la ampliación del Metro, para la construcción de más kilómetros de Metro, que puede incluso llevarse a cabo la petición de algunas transferencias de recursos con este objetivo fundamental; porque cuando se hable de combatir a la contaminación, generalmente hasta hoy los recursos fundamentales se han aplicado para obtener gasolina de mejor calidad, para disminuir el plomo en las gasolinas, una cantidad importante de recursos que es bueno, o sea es positivo.

Pero de esa forma se están atacando los efectos y deberíamos de ir más a las causas profundas. En este sentido pensamos que el gobierno federal debe revalorar esta situación y destinar recursos adicionales para la ampliación del transporte no contaminante, particularmente el que lleva a cabo el Metro, e insistir, creo que estamos todos también coincidentes, con que el transporte eléctrico particularmente el de trolebuses se extienda sobre todo en el Centro Histórico de la

Ciudad de México, cuestión en la que ha habido algunos avances, pero insuficientes todavía.

Finalmente de la lectura detallada del Informe yo creo que esta Asamblea de Representantes, que tiene facultades Constitucionales establecidas en el artículo 73 y particularmente por el Informe que nos presenta la Séptima Comisión, en la cual, una serie de peticiones o gestiones encaminadas por esta Séptima Comisión, no han tenido respuesta de las autoridades respectivas, se deben de enviar los oficios correspondientes, de manera enérgica, para que estas autoridades respondan, ya sea en un sentido positivo, o en un sentido negativo, con la argumentación que ellos estimen convenientemente, a las gestiones que de manera tan detallada, ha realizado la Séptima Comisión.

Por su atención, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- A continuación, tiene el uso de la palabra el Representante Domingo Suárez Nimo.

¿El tiempo será dividido entre dos oradores? Adelante.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Con su permiso, señor Presidente. Estimados compañeros Asambleístas; a los medios de comunicación, amigos de Excelsior, Universal, Uno más Uno, La Jornada, El Nacional, Tribuna, Sol de México, Ovaciones, Ultimas Noticias, El Herald, Diario de México, El Economista, Financiero, El Valle, La Prensa, El Día, Summa; a los radiodifusores en general, a Radio Red, Núcleo Radio Mil, Radio Fórmula, Acir, A Televisión Azteca, Televisa, Canal 11; a los reporteros, a los columnistas, editorialistas y articulistas: Los convoco a todos a que emprendamos una jornada para ver los aciertos y las deficiencias del organismo de Ruta-100.

La problemática que enfrenta el habitante de la zona metropolitana del Valle de México no está resuelta. Por eso, los invito a esta cruzada para que tomemos testimonios de todo lo que sucede en cuanto a la ley de la oferta y la demanda en el transporte. Al no estar resuelta, por el contrario, el crecimiento demográfico de la ciudad y de la zona conurbada apunta hacia una sociedad cada

vez más compleja, y por lo tanto, hacia la generación de una mayor diversidad de circunstancias adversas, al propósito común de lograr la integración de una comunidad más armónica, más segura y más productiva.

Así como podría considerarse ocioso negarse a reconocer los avances de los capitalinos en materia de organización, infraestructura y conciencia cívica, también resultaría francamente irreal negar que existen amplios sectores que aún no son beneficiarios del avance económico ni de la expansión de los servicios.

Desafortunadamente, son muchos y vastos los grupos sociales que se mantienen al margen de las ventajas que otorga el desarrollo de la infraestructura, el fortalecimiento de los servicios y la tendencia hacia una vida más democrática.

No basta, sin embargo, lamentar esta circunstancia. Hace falta actuar para modificarla, generar propuestas y pugnar porque se lleven a cabo. Esta es una invitación también a los 21 Distritos electorales que sufren de los problemas del transporte en la Ciudad de México.

Aquí, tienen gran responsabilidad aquellos que han sido electos por mayoría relativa como son Aguilar Apis, Anderson Nevárez, Jaime Arceo, Arturo Barajas, Nicolás Blancas Lima, De la Rosa Chávez Alfredo, Del Río Navarro, Díaz Thomé, Escobedo Miramontes, Adolfo Flores, Máximo García Fabrega, Jorge Gavifio, Hidalgo Cortés, Jurado Alarid, Pérez de Troñ, Sánchez Magallán, Señores Betancourt, Schiaffino Isunza, Sodí de la Tijera, Sosa Acosta y Villalpando Núñez.

Lo digo, porque no basta, sin embargo, lamentar la circunstancia, ni hace falta actuar para modificarla, generar propuestas y pugnar porque éstas se lleven a cabo. Varios son los ámbitos en los que esto debe de hacerse, pero en ocasiones la diversidad de las necesidades confunde la magnitud de la problemática y ésta propicia dispersión en el análisis y debemos de tener una continuidad en lo que se refiere al transporte.

Por ello, en ocasión de este Pleno de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, quiero circunscribir mi participación y mi propuesta al

ámbito del transporte urbano de pasajeros, en especial al que ofrece Ruta-100 desde 1981, año en que se revocaron las concesiones a particulares y en el que empezó Ruta-100 su operación. Hasta la fecha este organismo del Departamento del Distrito Federal ha transportado diariamente de 2.5 a 3 millones de usuarios. Independientemente de las diversas interpretaciones que pudiera tener esta constante, hay una derivación irrefutable y sobre la que es necesario reflexionar.

A principios de los ochenta, tres millones de viajes representaban el 10 de los viajes-persona-día que se generaban en la Ciudad de México y zonas conurbadas. Hoy, según datos de la Coordinación General de Transporte, los viaje-persona-día superan los 40 millones; es decir, del 10% Ruta-100 ha reducido su participación al 7.5%. De ahí, las continuas quejas y demandas que tenemos en las distintas zonas de la ciudad.

Este indicador es un fiel reflejo de la discrepancia que existe entre la capacidad de respuesta gubernamental y el crecimiento de la zona metropolitana y de sus necesidades a las que no están ajenos los distritos electorales que he mencionado. Puede concebirse y debe instrumentarse de inmediato, una política de fortalecimiento de la vida económica en el interior del país para desalentar la emigración hacia la capital; puede y debe hacerse, pero al margen de esa necesidad y de que se lleve a cabo un programa de arraigo en la provincia. Lo cierto es que el problema ya lo tenemos; mientras lo primero es una posibilidad a futuro, lo segundo es una realidad en el presente.

En la actualidad, Ruta-100 tiene un rezago medido contra sí mismo de un 25%; es decir, transporta a casi un millón de personas menos de las que debería transportar sólo para mantener el nivel de participación que anteriormente había tenido.

Para recuperar la parte proporcional que antes tenía Ruta-100, debe transportar 4 millones de usuarios al día. Pero aún cuando esto se lograra, no estaría cumpliendo plenamente su función social para la cual fue creada. Para lograrlo, debería atender, cuando menos, a 6 millones de viajes personas al día. Después de no ser, a lo

largo de varios años más que un mal necesario Ruta-100 ha hecho un esfuerzo no suficiente, pero tal vez sí importante para responder adecuadamente a la función que desde un principio se le asignó y que parecía más que un propósito, un espejismo.

Este esfuerzo consistió en renovar su parque vehicular, en reducir de 1988 a la fecha 38% de su plantilla de personal; se redujo también el número de sus módulos operativos y actualmente tiene un factor de 3.2 trabajadores por autobús, lo que puede considerarse aceptable dentro de la revisión que realizamos dentro de la Onceava Comisión en visita a dicho organismo.

El esfuerzo y sus resultados deben de reconocerse. Pero no tanto por la aparente reducción en su tamaño como empresa, sino por el sostenimiento de la oferta con menos recursos humanos. Sin embargo, ahora que se ha hecho ya este esfuerzo de inyectar mayor eficiencia, ahora que el organismo se ha liberado de la excesiva carga que supone contar con más empleados y trabajadores de los que se requieren, es necesario fortalecer la infraestructura de Ruta-100, con lo que todos saldríamos beneficiados: los ocho y medio millones de habitantes con que cuenta el Distrito Federal o los 18 y medio millones de habitantes de la zona metropolitana de la Ciudad de México, o las mil 600 colonias o los 21 Distritos Electorales descritos con anterioridad.

Mayor número de autobuses significa mayor oferta de transporte; mayor número de autobuses significa menor cantidad de microbuses y automóviles; mayor número de autobuses significa más fuentes de empleo, siempre y cuando esto se dé de manera equilibrada y manteniendo como máximo el factor de 3.2 trabajadores por autobús. Esto es sostenible.

Quizás en términos óptimos cabría pensar que en el parque vehicular de Ruta-100 estuviera conformado por 10 mil autobuses. Pero ello supondría dos objeciones: primero, la empresa podría tornarse inmanejable y su operación, así como los diversos programas de educación y de modernización, se harían lentos y de difícil supervisión y; segundo, no se puede soslayar el hecho de que la ciudad tiene otras necesidades tan importantes como el transporte, las cuales

requieren recursos presupuestales que en un afán de crecimiento de la oferta de Ruta-100, verían reducidas sus expectativas.

Así, la primera objeción a un parque vehicular de 10 mil autobuses, es de orden interno. Esto es, problemas de administración y de control. La segunda, es de visión más amplia. El problema del transporte comparte y disputa los primeros lugares en la jerarquización de necesidades del habitante de la capital.

No puede, en consecuencia, pensarse en una solución simplista, de hacer crecer una empresa o un servicio en detrimento de otros ámbitos sociales y económicos.

A la luz de estas dos consideraciones y a la luz también de lo imprescindible que resulta que Ruta-100 cumpla cabalmente su función, se propone, propone el Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; se incrementa su parque vehicular a siete mil autobuses, a diferencia de las tres mil 800 unidades con las que cuenta actualmente.

Si bien este incremento en el número de autobuses implica una inversión de alrededor de 800 millones de nuevos pesos, el esfuerzo se vería recompensado por los beneficios sociales, económicos e incluso ecológicos en el Distrito Federal, y resolvería el problema de muchas de las mil 600 colonias enclavadas en los XXI Distrito antes mencionados y que tienen responsabilidad muy directa tantos Representantes de mayoría como Representantes proporcionales.

Al fortalecer la confiabilidad del servicio en materia de abatimiento de los intervalos de paso y de una red de servicio más amplia, se desalentaría naturalmente el uso excesivo de los automóviles particulares, hoy ocupados única y exclusivamente por 1.5 personas por automóvil, y se lograría desplazar a cuando menos, cuando menos, cinco mil microbuses de las arterias del Distrito Federal, evitando el paralelismo que existe en el transporte de la ciudad.

Con estos siete mil autobuses se trata de llevar a cabo un esfuerzo no solamente de adquisición, sino de mejoramiento operativo. Actualmente de los tres mil 800 autobuses mencionados con

los que cuenta el organismo, se mantiene en ruta entre un 72 y un 75%, lo que significa que en realidad la ciudad cuenta con un servicio de tres mil unidades.

Al incrementarse el parque vehicular a siete mil, deberá exigirse a Ruta-100 que alcance como mínimo el 80% de unidades de ruta, con lo que podría contarse con un servicio siempre disponible de cinco mil 600 unidades. De ahí que hiciera la convocatoria a los medios de comunicación social para que continuamente verifiquen los aciertos y los desaciertos de este organismo público descentralizado.

Con esta cantidad de siete mil autobuses Ruta-100 podría incrementar su participación de 7.5% a 14%, al cubrir 5.6 millones de viaje-personas al día; incluso el porcentaje podría ser mayor si se definiera la red de rutas con criterios de mayor cobertura y atención puntual a las necesidades de movilidad de los usuarios, evitando desde luego duplicidades con otros medios de transporte. Esto es, toda la apertura posible, sólo el paralelismo mínimo necesario para otorgar un servicio congruente de transporte público en la Ciudad de México.

En una ciudad como la nuestra y más todavía, en una sociedad como la mexicana, en la que aún conviven inversión privada e inversión pública, el servicio de transporte urbano no puede regirse por criterios de competencia, sino de complementariedad; modos y medios deben ser complementarios, que cada uno cubra zonas y necesidades de diversas características aún cuando se trate del mismo servicio de transporte.

Por otra parte, la administración y operación de siete mil autobuses es posible dado que a un promedio de 250 unidades por módulos, se requerirían 28 módulos. Ruta-100 cuenta actualmente con 27, la diferencia sería de la creación solamente de un módulo.

La asignación de 250 autobuses por módulo no contravendría políticas generales de operación del transporte, porque aún cuando la complejidad es mayor conforme aumenta el número de unidades, la administración es manejable con el número mencionado; más autobuses por módulo ya generaría problemas de control y de manteni-

miento. Esa es la diferencia entre 10 mil y 7 mil. Pero no bastan los 3 mil 500 ó 3 mil 800 vehículos que hay en libros o los 2 mil 800 que quizá hay en operación en estos momentos en la calle.

La propuesta, en síntesis, contiene tres puntos básicos: Incremento del parque vehicular de 3 mil 800 autobuses a 7 mil.

Incremento del porcentaje del parque vehicular en ruta del 75% actualmente a más del 80%; sin perder de vista el objetivo óptimo que sería el 85%; y

Reducción al mínimo del paralelismo de rutas entre los diversos medios de transporte.

Este es un reto para la Dirección General de Autotransporte Urbano que hemos demandado desde la tribuna y que neciamente no ha sido escuchado ni por la Dirección General de Autotransporte Urbano ni por la Coordinación General de Transporte. Una ciudad así, no puede tener vida comunal sana, se requiere regulación en los medios de transporte.

Ruta-100 así duplicaría su participación en el esquema general del transporte de la zona metropolitana y el gobierno estaría cumpliendo y demostrando la voluntad de servir más a quien tiene menos.

Señor Presidente, ruego a usted que la propuesta presentada sea enviada a la Séptima Comisión, a efecto de que sea analizada, discutida por todos los mencionados que están aquí en la Asamblea y que forman parte de ella, por los 66 Asambleístas, inclusive, por los miembros de la misma; de manera, que mediante recomendación vehicular de Ruta-100 y que sea el gobierno de la ciudad el que cumpla con la propuesta de que la verdadera voluntad es de servir más a quien menos tiene.

Respetuosamente, Domingo Suárez Nimo.

EL C. PRESIDENTE.- Tórnese para su estudio a la Séptima Comisión.

Como solicitan tiempo compartido en el turno y éste prácticamente ha terminado porque quedan 30 segundos, esta Presidencia, en aten-

ción a enriquecer los puntos de vista de esta Comisión, se permite conceder el uso de la palabra al compañero Marcos Gutiérrez.

EL C. REPRESENTANTE MARCOS GUTIERREZ REYES.- Gracias, señor Presidente, con su venia.

El problema que discutimos hoy, relativo al transporte, yo creo que tiene un enfoque un poco equivocado; se está viendo el aspecto de poca coordinación, de su poca efectividad y todo lo que ello implica, como un aspecto de causa y yo creo que simplemente es un efecto, de una distribución espacial, de las fuerzas productivas en esta parte del territorio. Y digo que es así porque tantos viajes diarios obedecen precisamente a que los que duermen en Nezahualcóyotl trabajen en Tlalnepantla, trabajen en Naucalpan y viceversa. Es decir, que hay una descoordinación, hay una falta de ordenamiento en el aspecto productivo y de ahí por lo tanto y de los servicios también, se deriva toda esta fenomenología del transporte.

El transporte por lo tanto está integrado por distintos elementos como es el Metro, ahora Ruta-100, las combis, las micros, los taxis, los particulares. Y vemos que los particulares absorben una gran cantidad de unidades, transportando un mínimo de personas. Y, Ruta-100, con pocas unidades transporte a un número distinto de personas que requieren usar el transporte; el Metro también y las micros y las combis por su parte hacen lo suyo. Pero todo esto es una descoordinación. Tenemos por ejemplo duplicidad, triplicidad en las rutas; lo mismo va la ruta del Metro, que la de un Ruta-100 por tierra y agregándole a eso las rutas de las combis y de los micros y los taxis y los particulares.

Es decir, que en algunas ocasiones hay exceso de transporte para una ruta y en otras ocasiones hay exceso de ruta y no hay transporte, como mencionaba el Representante que me antecedió en la palabra.

Yo creo, por lo tanto, entonces, que el Informe que se nos presenta, un Informe el que lo integran 115 páginas, de las cuales dos forman la carátula; 12, el aspecto del Informe donde se hable de reuniones de trabajo, de visitas, etcétera; 49 hojas de gestoría, en donde dicen todos y cada uno de los casos; y luego, 62 hojas de la presencia de la Séptima Comisión en la prensa. Esto me

recuerda una especie de presentación de los diarios que hacían las educadoras para obtener su grado de educadoras, de sus prácticas en los distintos jardines de niños.

Yo creo que hay un informe muy exhaustivo, pero seguimos viendo que no hay resultados efectivos en la necesidad de que la gente tenga un transporte adecuado.

En alguna ocasión en un seminario discutíamos con especialistas del transporte y decían, los que representaban al Metro en ese entonces, así como los de ICA que participaron en su construcción, "que el Metro era suficiente y que era eficiente"; entonces entramos a la discusión de ¿qué era eficiencia?, si transportar solamente a un número determinado de personas o bien eficiencia implicaba también la seguridad y la comodidad en el transporte de este número de personas, y así entonces aceptaban que efectivamente este concepto de eficiencia tendría que ver con los elementos de la comodidad en el transporte, es decir, no solamente retacar a los distintos elementos que integran el Metro, a los distintos vagones, de gente con una capacidad extraordinaria, vayan separados como vayan, igual los de Ruta-100 y ahora ese modelo se ha adquirido en las micros, porque resulta ser que teniendo 22 ó 24 lugares, caben hasta 40 y a veces 45 gentes. Entonces eso representa un peligor y por lo tanto no podemos hablar de un nivel de eficiencia en el transporte; quizá sea suficiente por las necesidades que hay, pero no integra el elemento de la eficiencia.

Entonces, tenemos otro problema en una rama del transporte, que es precisamente los micros y las combis. Es decir, no estamos discutiendo ahorita el aspecto de si es propiedad privada o propiedad estatal, lo que más convendría; partimos de un hecho: es la propiedad privada lo que prevalece en esta rama de transporte.

Entonces, no cuentan actualmente con talleres establecidos para la atención de esos vehículos; no cuentan tampoco con estacionamientos, es decir, Ruta-100 por ejemplo tiene sus talleres, tiene sus lugares donde se guardan los vehículos cuando éstos no circulan, pero los micros toman por asalto a las calles de la ciudad, y esto hace más complicado el asunto y no hay manera de convenir con ellos porque son todos y cada uno propieta-

-se dice- individuales de los vehículos, aunque hay grandes personas que tienen flotas, pero no aparecen como los dueños de éstas.

Hay una anomalía que complica el poder ordenar este medio de transporte, de tal manera que lo que pudiera ser prudente y quizá valdría la pena discutir en la Asamblea es cómo tratar, cómo intentar de reordenar esta cuestión de los micros y de las combis?

Quizá haciendo empresas en donde haya precisamente Mesas Directivas con las cuales se puedan tratar aspectos de la problemática, desde dónde guardan los vehículos, las rutas cómo deben ser, los intervalos de salida, porque una cosa es la normatividad; se dice que cada tres minutos o cada cuatro debe estar saliendo una unidad, y antes que eran combis las que prevalecían, se llenaban más rápido y salían más pronto, pero a partir de que se introdujo el modelo que por cierto muchos de los micros no tienen la normatividad que se supone existe, porque si una persona con las características más se sube a una micro, generalmente tendría que "cortarme la cabeza" o entrar de rodillas, no quepo parado; sentado es muy difícil porque la distancia entre asiento y asiento implica que yo tendría piernas; es decir, tengo que ir o habierto o hincado o darle el lugar a otra persona para que yo pueda ir semiparado.

Es decir, hay una gran diversidad de modelos de acuerdo a quien los elaboró, pero ninguno de ellos respeta la normatividad, y ese es un problema que hay que atacar. Entonces, ¿con quién lo atacamos, con Juan Pérez, que es propietario de ese vehículo? y cómo lo obligamos a que ese vehículo tenga las características de la normatividad que se dice que existen?

Si hay una empresa, entonces es más fácil hablar con la Mesa Directiva para que los vehículos que integran determinada empresa tengan un conjunto de características.

Entonces decía yo, ahora los intervalos de salida ahora son más distanciados porque tardan más en llenarse esos vehículos, luego entonces hay una serie de anomalías que esta Asamblea tiene que discutir serenamente, pero con una

característica muy seria, de que la Asamblea influya verdaderamente en la reordenación del transporte. Después vemos si es conveniente que esto paso, como Ruta-100 a ser estatal o no, por lo pronto hay que reordenar esto y hay que exigir también que quienes conducen dichos vehículos tengan una capacitación, pero no una capacitación posterior a de que ya son conductores y por lo tanto habrá que capacitarlos, sino a partir de que pretende ser conductor y entonces que se capacite y que tenga una especie de licencia, verdad, que dé la garantía de que son personas que respetan la velocidad, que respetan las vueltas, que conocen el reglamento de tránsito y que además tienen una conducta adecuada en el manejo de esos vehículos, porque se acostumbra mucho ahora que son acompañados por una o dos personas, que son las que van cobrando, pero además de ello llevan los radios a todo volumen, y hay quienes en las bases están ingiriendo bebidas alcohólicas y hay ocasiones en las que, los que son ayudantes y no conductores, son los que desplazan los vehículos.

De tal suerte que este es un problema muy grave, muy aguda y yo creo que con las reuniones, como se dice en el Informe, tuvimos una visita con equis funcionario, no se procedió porque fue cambiado y el que entró todavía no conoce el asunto y demás. Así la Asamblea, sinceramente, no creo que pueda intervenir en componer todo este tipo de cosas que aquejan de manera cotidiana no solamente a los ciudadanos, a los niños que usan los transportes y a toda la población de esta parte de nuestro territorio.

Por ello yo entonces creo que habría que hacer este esfuerzo para hacer seminarios, no solamente con los miembros de la Comisión, sino con aquellos interesados, como el que se hizo en el Colegio de México, pero no con duración de dos días, sino seminarios más constantes para ir conociendo la problemática y tratar de influir, de orientar, de determinar lo que se tiene que hacer con el transporte, pero que sea un elemento que salga de la Asamblea, que se vea que la Asamblea está presente en la problemática cotidiana.

Yo creo que no es suficiente, es muy importante, el conjunto de gestorías, como se expresa en las 49 hojas, que fulano vino y se quejó y que pasó y

que se concluyó el asunto. Eso es muy importante, pero más importante es avanzar, de manera integral, en la concepción de un transporte que precisamente satisfaga las necesidades de quien tenga este tipo de actividades cotidianas.

Se planteaba también el aspecto del transporte de lujo, pero, ¿funcionará en una ciudad como la nuestra?; es decir, quien usa el automóvil ¿estará dispuesto realmente a dejarlo, a cambiarlo por un vehículo que lleva televisión, los diarios, el cafecito, etcétera?; ¿no intervendrán además de estas ofertas elementos de inseguridad, como se ve hoy de manera cotidiana asaltos y muchas cosas en los micros?; ¿no pasará lo mismo en este tipo de transporte y aquellas personas que tendrían la necesidad la pensarían dos y tres veces para usarlo?

Yo creo que es un problema muy complejo, yo creo que, de manera muy particular, la Comisión tiene que avanzar en una serie de propuestas e involucrar al conjunto de la Asamblea en la discusión y en las propuestas de solución para este gran conflicto que existe insisto, de manera cotidiana.

Por su atención muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- A continuación, tiene el uso de la palabra el Representante Alfonso Ramírez Cuéllar.

Como no se encuentra en el recinto, tiene el uso de la palabra el Representante Pablo Jaime Jiménez Barranco.

EL C. REPRESENTANTE PABLO JAIME JIMENES BARRANCO.- Con su permiso, señor Presidente. Compañeras y compañeros Representantes:

En el programa integral de transporte se dice que debía de decidirse la manera de asignar los recursos económicos a las principales acciones, para:

Uno.- Evitar el deterioro y el colapso del transporte en la ciudad.

Dos.- Mejorar el transporte desde dos puntos de vista: la calidad de los servicios existentes y la cobertura de las zonas de menos ingresos.

Tres.- Satisfacer la demanda decreciente de medios de transporte privilegiando al servicio colectivo sobre el individual.

Cuatro.- Apoyar el programa de lucha contra la contaminación y los objetivos de reordenación urbana.

Además, mencionaba que dicho programa representa el primer avance para lograr una concepción integral, adecuada coordinación de modos de transporte, y que había que profundizar en el estudio para consolidar un sistema metropolitano de transporte.

Sin embargo, a pesar de que en el programa se hace un estudio para cada modo de transporte y se decía que se pondrían en marcha programas de semaforización, señalización y estacionamiento tanto en la vía pública como en edificios, esto no se ha cumplido en casi ninguna de sus partes.

Quisiéramos comentar algunos puntos sobre esto:

Reunión Interparlamentaria.- En esta reunión se elaboraron 18 conclusiones o recomendaciones, todas relativas al transporte y su forma para mejorarlo, así como las viabilidades de estacionamientos y al mejor aprovechamiento de los paraderos, estaciones de autobuses foráneos, etcétera, sin embargo, hasta la fecha no se ha logrado implementar ninguna de ellas.

Todo esto nos lleva a la reflexión de que lo que está sucediendo y de que si realmente experiencias y esfuerzos tan grandes valen la pena seguirlos realizando, o si lo que pasa es que las autoridades no quieren tomar en cuenta todas las sugerencias surgidas en esta reunión.

Ruta-100.- Dentro del enorme problema que representa el transporte en esta ciudad, Ruta-100 es uno de los de mas difícil solución, pues cada vez hay menos unidades funcionando, a pesar de que se logró el cambio de motores para 3,860 vehículos. Dicho parque vehicular ya empieza a decaer y por lo tanto sólo funciona actualmente 72%, que está muy por abajo del porcentaje óptimo internacional captado.

Sin embargo, en el avance del control presupuestal del primer trimestre de 1993 se informa que

solamente estuvieron en servicio 2,488 autobuses. El número de autobuses debe ser aumentado, aunque se tiene que estudiar la forma de conseguir recursos.

Algunas de las rutas deben ser estructuradas para que sirvan como alimentadoras de las líneas del Metro y no compitan con él.

Se tiene que planear para dar servicio a zonas de escasos recursos, a las cuales no llega este servicio o llegan pocas unidades y la frecuencia es realmente insuficiente.

Creemos que el mayor énfasis se debe dar al servicio que se presta en el Distrito Federal, y no tanto a los municipios del Estado de México, ya que de 239 rutas, 61 dan servicio a esta entidad.

También, pensamos que uno de los problemas que existe en este organismo, es el manejo político del sindicato, pues entre otras cosas, utilizan unidades para usos indebidos, como es el traslado a marchas o para usarlos en enfrentamientos para hacer presión a las autoridades.

Creemos, que todavía existe una relación muy alta entre empleados por autobús, deben mantenerse los índices internacionales para mejorar los costos de operación. La calidad total en esta empresa está lejos, pero muy lejos de la excelencia que dice tener.

Sistema de Transporte Colectivo (Metro). No podemos dejar de reconocer que éste es el modo de transporte más importante de esta ciudad y que es muy eficiente. Sin embargo, hemos leído algunas notas periodísticas en donde el ex líder del sindicato de esta empresa afirma que los problemas que actualmente se tienen en la presentación del servicio, se deben a la mala calidad de las refacciones que se adquieren; esto nos causa una gran preocupación, pues la seguridad de los usuarios es primordial. Investigaremos qué es lo que realmente sucede y estamos pendientes de la información que se envíe para que se logre mantener el alto nivel de eficiencia que hasta la fecha se ha tenido.

Además -insistimos- en la iniciación de la construcción de la Línea 10 y del tren elevado, pues esto es fruto de un acuerdo

interparlamentario y sería el primero que naciera con características metropolitanas.

Transporte Público Concesionado. Es otro de los problemas más grandes, pues aunque no podemos dejar de reconocer que la ciudad lo necesita por la deficiencia del servicio público, no debemos de ignorar el gran problema que representa.

Se ha hablado mucho sobre la reordenación, pero hasta la fecha no hay resultados suficientes, el desorden y la prepotencia en los rasgos distintivos de este servicio continúan.

Creemos, que el Departamento del Distrito Federal y el gobierno del Estado de México tienen que poner más empeño en la reordenación en cada entidad y a la vez, hacer que el COTAM realmente cumpla con el objetivo para el que fue creado y así lograr la homologación de las normas, servicios y tarifas en ambas entidades.

No se puede permitir que camiones y microbuses, adaptados como volovanes, circulen violando la normatividad establecida.

Trolebuses y Tren Ligero. A pesar de que se introdujo un nuevo equipo en la línea Tasqueña-Xochimilco y de que se están realizando obras de pasos a desnivel para no interrumpir el paso del Tren Ligero, este trabajo con muchas limitaciones, no transporta suficiente número de pasajeros por su frecuencia muy irregular.

En lo que respecta a los trolebuses, existe un parque vehicular de 330 unidades y no se han eficientado los recorridos y las líneas tendidas que ni siquiera se usan.

Por otro lado, en el avance ya mencionado se dice que conforme a los programas, se realizaron acciones de mantenimiento preventivo y correctivo en 112 inmuebles. Nosotros nos preguntamos ¿para qué necesita el servicio de transporte eléctrico 112 inmuebles? ¿No sería preferible que el dinero invertido en este mantenimiento se usara en la compra de parque vehicular?

Creemos, que en este modo de transporte se debe definir qué política se va a seguir, o mejorar

o desaparecer. Pero creemos que no deberíamos perder la oportunidad de mejorar un servicio de transporte no contaminante y ampliar la banda que cubre dentro de la articulación de distintos modos de transporte.

Se deben estudiar las nuevas tecnologías que se deben considerar y también en qué forma se obtendrán los recursos, pues en una ciudad tan contaminada, ésta puede ser una de las soluciones más importantes, además de que en el Programa Integral de Transporte se contempla la posibilidad de que el Centro Histórico sólo circulen éstos.

En la I Asamblea de Representantes del Distrito Federal se emitió un Reglamento para la Atención a Minusválidos. En este se hace mención a la forma en que debe darse el servicio de transporte a estas personas, así como las facilidades que se les darán respecto a las estaciones. Algunos aspectos de los mencionados se han cumplido, como sería el señalar un asiento cercano al acceso de salida. Pero a pesar del señalamiento, no se reserva y las autoridades no hacen nada para hacer que se cumpla. Además de que desde hace tiempo se han acondicionado tres autobuses de Ruta-100, con plataformas hidráulicas para subir y hasta ahora no se sabe qué ha pasado con ellos.

La nomenclatura de la ciudad, y en especial el Centro Histórico, debe adaptarse incluso para los ciegos. En tanto que el transporte para los minusválidos debe ser estudiado con toda seriedad.

Estacionamientos. En este renglón tampoco existe una política definida, a pesar de que en el Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal se contempla la formación de la Comisión Consultiva del Fomento a los Estacionamientos, la cual debería fijar la política a seguir: autorizar tarifas, nuevas autorizaciones, etcétera.

En el mismo Reglamento se contempla que las Delegaciones serán las encargadas de vigilar que éste se cumpla, en lo relativo a limpieza, seguridad, mantenimiento, tarifas, etcétera. Y como no lo hacen, los estacionamientos son malos, inseguros, no respetan las tarifas y además son insuficientes, obligando al estacionamiento en las calles.

Consideramos que banquetas y arroyos no son concesionables, por lo cual no estamos de acuerdo en que se vuelvan a instalar parquímetros en la ciudad, mientras no se defina la situación jurídica, a pesar de que sabemos que ya se hizo la licitación para ello, en contra de lo manifestado por la Suprema Corte.

Creemos que la política a seguir debe ser en el sentido de fomentar la construcción de más estacionamientos y en todo caso, para que sea atractivo, se debe pensar en estímulos fiscales; la inversión en nuevos modos de estacionamientos, sería el principal destino de dichos estímulos; debe de lograrse el aumento a la densidad del número de cajones por metro cuadrado.

Vialidad. La vialidad en la Ciudad de México se ha venido deteriorando al paso de los años, a consecuencia, entre otras cosas, del crecimiento del parque vehicular. Las vías principales como Insurgentes, Paseo de la Reforma, etcétera, durante las horas pico son verdaderos cuellos de botella, ya que a pesar de que en estas arterias la sincronización de los semáforos está bien generado, llega el momento en que los agentes empiezan a moverlos y se produce un caos.

En la Reunión Interparlamentaria se hicieron recomendaciones sobre este punto, y hasta la fecha solamente alguno de ellos se han empezado a cumplir.

Programa de conversión a gas. A pesar de las grandes expectativas que se habían generado por el programa de conversión de gasolina a gas, estas no sólo no se han podido cumplir, sino que ha fracasado rotundamente. A raíz del anuncio del Programa se iniciaron los cambios de los vehículos de servicio concesionado, pero como existía la normatividad correspondiente, ni los talleres capacitados para ello, ni la infraestructura para la distribución y carga del gas, se hizo sin ninguna medida de seguridad y ahora vemos los terribles resultados, incluyendo el último accidente en esta semana.

Después de que se supo de varios siniestros en relación al gas, el gobierno decidió que se suspendiera el programa y que se llevara a cabo una nueva revista de las conversiones realizadas en los vehículos.

Según declaraciones, la Dirección General de Autotransporte, alrededor de 12 mil vehículos con conversión a gas solamente han pasado la revisión 228 y a los otros se les ha pedido que regresen a la combustión de gasolina o se les retira de la circulación.

Nosotros nos preguntamos ¿por qué las autoridades no planean y estudian la posibilidad que tienen de llevar a cabo los programas antes de darlos a conocer, sólo porque el Presidente tenía que dar respuestas políticas a la contaminación? ¿Por qué si se sabía que no existía la infraestructura para la distribución del gas para las instalaciones de estos equipos y los convertidores catalíticos, que ni siquiera existían en el país, permitieron que se empezara el programa y no sólo lo permitieron, sino que ellos mismos empezaron a realizarlo y fomentarlo? Ni siquiera existe política tarifaria acerca del gas de carburación.

¿Por qué sí se pudo lograr esa conversión en flotillas de transporte de carga de empresas privadas y no en el servicio público concesionado?

No más conversiones hechizas y debe buscarse de origen la solución. Vehículos a gas desde las plantas armadoras y además introducir el gas natural y no sólo el licuado.

Todo esto merece una amplia explicación a los miembros de esta Asamblea y a la ciudadanía en general, pues no podemos aceptar que programas tan importantes como este para tratar de evitar la contaminación fracasen sin que se informe a esta Asamblea.

Como se ve, realmente el transporte sigue siendo uno de los problemas principales y uno de los problemas a los que tenemos que darles prioridad para tratar de solucionar, pues no solamente afecta la seguridad, el tiempo y la economía de los habitantes de esta ciudad, sino además impide que se logre realizar el proyecto de ciudad que todos anhelamos. Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA PATRICIA GARDUÑO MORALES. Para el mismo tema, en el uso de la palabra el Representante Rojas Díaz-Durán, del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. REPRESENTANTE ALEJANDRO ROJAS DIAZ-DURAN. Con su venia, señorita Presidenta. En primer lugar deseo dejar el reconocimiento de la fracción priista en la Comisión de Transporte a quien preside los trabajos y los esfuerzos como es don Alberto Ling Altamirano, a quien no sólo le referendamos nuestro aprecio, sino que también reconocemos haberle aprendido en esta importante materia.

Creo que el trabajo de la Comisión y el Informe que se ha presentado aquí, refleja sin duda la preocupación que tenemos todos los ciudadanos y todas las fracciones políticas para poder aportar soluciones, ideas y tratar de cooperar para que esta importante Comisión y este importante sector de la ciudad pueda tener viabilidad en el futuro.

Pero yo quiero hacer unas reflexiones de carácter general respecto al transporte en su definición y concepción. Creo que parte de un equívoco la política pública del transporte en todas las grandes ciudades del mundo, no solamente en la Ciudad de México.

A partir de una gran revolución que fue cuando apareció el automóvil, todo el desarrollo económico, político y social se volcó precisamente para apuntalar esa naciente e incipiente industria automotriz; que posteriormente fue la que dejó el sedimento para que la industria de punta se desarrollara en este mundo.

De ahí que lo que vivimos en las grandes ciudades es el conflicto de origen que hay entre un modelo de desarrollo que privilegió un bien, para trasladar mercancías y sujetos, pero que lo privilegió sobre todo para conquistar espacios dentro de lo urbano y dentro de las propias ciudades.

De ahí que lo que vivimos ahora no es más que el resultado de una distorsión en el modelo económico desde principios de siglo. Porque el concepto de desplazamiento es precisamente el tránsito que existe entre un sujeto y una distancia en un medio y en un espacio. Y hay paradojas curiosas en eso del transporte.

Anteriormente para llegar a un punto se marcaba la velocidad y la distancia; y precisamente los

tiempos eran los importantes. Y ese privilegio del automotor, ahora es una paradoja porque se hace el mismo tiempo ahora que hace 80 años al mismo punto; teniendo una capacidad de automotores mucho más potente y que precisamente entra en una gran contradicción porque transitar no es solamente desplazar a una persona o a una mercancía, sino fundamentalmente es convivir, y es aquí en donde está el equívoco fundamental de las políticas del transporte público en todo el mundo.

Transitar, no es solamente desplazar mercancías y sujetos de un lado a otro utilizando un medio automotor, es convivir socialmente porque muchos sujetos, precisamente todos los que estamos aquí convivimos y ese es el punto de encuentro en el espacio concreto en donde se establece la relación social. Y si hay conflicto precisamente en el desplazamiento, como lo hay, hay tensión social, hay precisamente conflicto, precisamente porque la política del transporte no tiene el concepto de que transitar es relacionarse y convivir; que es ahí donde desemboca todo el criterio de sociabilidad de una comunidad.

Por lo tanto, yo creo que habría que buscar e ir aportando sobre una nueva definición del transporte; para que una política pública tenga resultados y no sólo resuelva lo que tiene que resolver, que es la vinculación de una política del transporte con la ecología, una política de transporte con la economía, una política de transporte precisamente con el comercio, precisamente con la convivencia y no estar disociada de todos los elementos que construye una sociedad.

Porque precisamente las ciudades, como la nuestra, deben saber ustedes que el 25 ó 30% de su superficie está destinada a la vialidad.

El transporte se ha ido comiendo los espacios urbanos, y ha privilegiado no al sujeto, al ciudadano como el que debe poseer y debe tener la calidad de vida, sino le ha privilegiado a un bien de consumo, precisamente el goce y el disfrute de una ciudad que no disfruta el hombre, sino disfruta el bien; curiosamente, y otra paradoja, se le otorga una categoría de valor sensible y humano a un objeto inanimado, que se anima con un motor. Pero que el ciudadano es un

rehén precisamente de este transporte. Y se ha ido comiendo la ciudad este criterio de que hay que abrir la ciudad, desentrañarla, de extirparla, operarla, prácticamente, para que transite uno.

Y la paradoja continúa en una ciudad como la nuestra, en donde los espacios cada día son más reducidos, las distancias aparecen más cortas, pero los tiempos también se complican porque se satura en el tiempo, en el espacio y la distancia el número de ciudadanos que ha provocado precisamente un modelo de desarrollo que está apuntalado por una industria automotriz y una industria energética que no tiene nada que ver con la calidad de vida que buscamos todos.

De ahí que yo creo que habría que redefinir el concepto del transporte público y privado, la política de cómo redefinir precisamente lo que tiene que hacer el Estado, lo que tenemos que hacer los particulares y lo que tienen que hacer cada uno de los sectores para precisamente coadyuvar a tener un nuevo esquema en el desarrollo del transporte.

Todo lo que hagamos, si no redefinimos el origen, el criterio de cómo vamos a definir una política pública, serán mejorales que no van a aliviar una situación que llega a casos extremos, insisto paradójicos.

¿Cuáles son los casos extremos? Primero, queremos aliviar el transporte público con medidas de corto plazo; queremos aliviar el tráfico de tantos vehículos con medidas de vialidad, pero al mismo tiempo alentando con bases fiscales y estímulos fiscales a que se adquieran más vehículos para volver a saturar lo que ya no estaba saturado.

Nos va a pasar lo que en un cuento Julio Cortázar en una ocasión narró en eso de la autopista del sur, que contaba la paradoja precisamente cuando se quedaron parados en una autopista de varios pueblos entre Francia, en donde muchos vehículos se quedaron parados por alguna circunstancia, y ahí Cortázar de manera muy inteligente y de manera muy filosófica va extrayendo precisamente qué significa el transitar.

En el momento en que los ciudadanos que quedan parados durante varios días, son forzados a

convivir, y esa autopista se convierte en un condominio momentáneo, temporal, y entonces ahí tenemos el ejemplo de la parturienta, del niño con problemas, del agresivo y van apareciendo los diversos rostros sociales que se ven en una sociedad común, que se transforman precisamente y que se puede llegar a una situación que, aunque extrema, pudiera ser.

En el Periférico tal vez algún día, si se duplica el parque vehicular en unos años, podría ser un ejemplo de cómo podría establecerse en un condominio ambulante vehicular precisamente por estar saturado; pero cómo también el tráfico impacta y la viabilidad impacta la sociabilidad.

Transitar, insisto, es sociabilizarse, y cómo cuando hay conflicto vehicular, cuando hay conflicto precisamente en la política pública de transporte, aparecen las deformaciones sociales en esos rubros precisamente, y no es extraño que en el transporte ocurran ahora todos los días, cotidianamente los peores ejemplos de las deformaciones de las conductas antisociales: los asaltos, los robos, las violaciones, toda la agresión, el estrés y todas estas características que son las que tipifican a una sociedad moderna y neurotizada precisamente por la conquista del espacio y por la prisa de conquistarlo, en donde no hay una racionalidad para volver a ordenar.

De ahí que yo pueda señalar que lo que la Comisión está animando también es esta discusión en materia de filosofía política del transporte, porque no es posible que sucedan casos como el que nos comentaban hace unos momentos nuestros compañeros Jaime del Río, Franklin Vicencio, Rubelio Esqueda y José Luis González, de que esta ciudad también sufre paradojas interesantes, en donde el espacio urbano para transitar como peatones y para que tengamos la convivencia cotidiana entre la comunidad, está precisamente esa comunidad siendo rehén de vehículos de autotransporte de carga que se estacionan en Azcapotzalco por ser una zona en donde se particulariza de ser un sector fundamentalmente industrial, fabril, en donde Azcapotzalco es un gran estacionamiento de transporte de carga, lo que impide, por ejemplo, que lleguen los bomberos a tiempo para una emergencia, que entren ambulancias y que la propia convivencia se trastoque porque ni siquiera circula el gas, porque no hay espacio

para que eso suceda, y eso rompe también con el equilibrio comunitario y rompe la propia conveniencia social.

¿Qué ha provocado entonces el caos del transporte en las ciudades; y no sólo ésta?, pues una deshumanización urbana; eso provoca. Provoca también que se asocie más un modelo de crecimiento metropolitano extensivo; es decir, hacia los lados, horizontal y sumamente depredador del uso del suelo y depredador ecológico; eso es lo que han provocado en las ciudades las políticas del transporte que privilegian al bien de consumo como el vehículo, precisamente la deshumanización urbana, la degradación del entorno del uso del suelo y el impacto ecológico muy grave que tiene que ver.

Que no se resuelve sólo con convertidores catalíticos, que no se resuelve sólo poniendo más transporte público de pasajeros y más Metro, eso se va a resolver de fondo cuando logremos insertar la política de transporte público a la política general económica del modelo de desarrollo que deseamos seguir, que no debe privilegiar, precisamente, a una industria energética que no tiene alternativas sustitutivas para consumos de energía y cuando reconsideramos al sujeto, al ciudadano, como el valor principal que habita en la ciudad y que debe tener las mejores condiciones de vida.

De no ser así, ciudades como la nuestra seguirán siendo un continuum urbano porque crece, porque el auto puede recorrer distancias y como tal hay una descoordinación entre el centro de trabajo, el centro habitacional, los centros de recreación, los centros de educación y hay una complejidad de interrelaciones que produce precisamente una anarquía en la ciudad.

Entonces urge retomar lo que aquí en varios conceptos han externado mis compañeros como Oscar Mauro Ramírez, en donde es cierto los efectos que estamos viendo todos los días, en los diarios, es precisamente el resultado de esta indefinición a una definición insuficiente para una nueva política de transporte. Lo que propona Marcos Gutiérrez de hacer seminarios, yo creo que ese esfuerzo de reflexión hay que hacerlo todavía más consistente, eficaz, que pueda producir nuevas ideas, porque en el transporte todo se ha dicho en el mundo, no es casual que

los Estados Unidos de Norteamérica al aparecer el primer foro y que el sueño de los norteamericanos fuera que cada uno poseyera uno, ahí se regulara precisamente el espacio urbano a través de las vialidades que ellos mismos inventaron y que después reprodujeron en Francia, en Inglaterra y en Alemania, los países que estaban montando su industria acerera y que estaban haciéndola crecer precisamente en base a la construcción de automotores y de los carros.

Por eso nuestro esfuerzo de reflexión, como lo marca Marcos Gutiérrez tiene que ser de la alta prioridad. También la Comisión tiene que retomar el compromiso de hacer vigentes las sugerencias que como resultado del Encuentro Interparlamentario entre los diputados locales del Estado de México y nosotros, como Asambleístas, se hagan valer en las instancias que existen, pero que no han tenido una consolidación en acciones como el caso del COTAM. Hay, precisamente, escenarios en donde se han dispuesto una serie de normas, una serie de compromisos pero que no se han consolidado y no se han consumado acciones en beneficio de la ciudadanía.

Sin duda, para concluir, el transporte es la columna vertebral de la convivencia en una ciudad y no es extraño, ni nos llame demasiado la atención el hecho de que los ciudadanos tengan un alto índice de queja y de denuncia precisamente en materia de esa convivencia dentro del transporte público concesionado particularmente, por lo que se refiere a las combis, a las peseras, por lo que se refiere al propio Metro en ocasiones, por la falta de la aplicación rigurosa de una normatividad que también, dicho sea de paso, tiene que ser actualizada bajo un nuevo enfoque y que sea un todo integral, porque existe también con esta disparidad de organismos, en donde no existe una coordinación interinstitucional más eficaz, eso también ha impedido que no exista una continuidad en la política del transporte. Aquí hay cuatro organismos, hasta donde yo tengo entendido, que coordinan parte del transporte y no hay un eje vector que permita precisamente tener una concepción integral de lo que tiene que ser el transporte público de la ciudad. En Francia existen nueve organismos diferentes, pero en Japón existe uno, en Suiza existe otro, y funcionan perfectamente.

Creo entonces que hay que redefinir el concepto del transporte en la ciudad; tenemos que insistir ante las autoridades correspondientes para que los trabajos de la Comisión se incorporen con más fuerza, con mayor énfasis, particularmente lo que se refiere a la denuncia pública de muchos ciudadanos, que reclaman y exigen que se ponga un hasta aquí a los excesos, a las irregularidades; que se ponga un hasta aquí a la prepotencia y al abuso precisamente de las concesiones del transporte público concesionado, y que se ponga un hasta aquí precisamente a la irracionalidad de conceptualizar la política pública del transporte en la ciudad.

Mi reconocimiento, insisto, a todos los miembros de la Comisión, particularmente a nuestro Presidente, quien se ha distinguido por ser un hombre abierto, un hombre respetuoso, que cuenta con el apoyo de toda la fracción priísta y de todos, esencialmente de quienes sí saben también de transporte como Carlos González Arriaga y nuestro compañero Jaime Arceo, a quienes en lo personal les reitero mi agradecimiento por dotarme de algunas ideas para mis expresiones. Muy gentiles.

EL C. REPRESENTANTE CARLOS GONZALEZARRIAGA (Desde su curul).- Señor Presidente, solicito la palabra.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el ingeniero González Arriaga.

EL C. REPRESENTANTE CARLOS GONZALEZ ARRIAGA.- Compañeras y compañeros Asambleístas:

Creo que la disertación muy profunda y elocuente de nuestro compañero Alejandro Rojas nos deja algunas meditaciones muy importantes, porque efectivamente, lo hemos dicho, el transporte es causa y efecto del desarrollo y sobre todo del desarrollo metropolitano, que es donde se concentra la mayoría de los problemas de transportación, porque gracias al transporte, las zonas se van conurbando y una vez que estas zonas tienen los servicios, las instalaciones, crece su población; entonces, esta población demanda cada vez más transporte.

Yo quiero también unirme a mi compañero Alejandro Rojas, para felicitar al Presidente de

la Comisión y reconocer el trabajo plural, de equipo, de conjunto, que ha realizado esta Séptima Comisión de Transporte.

A mí me parece que el documento que estamos analizando, es digno de todo reconocimiento porque además de la información que nos da, hay resultados muy concretos a favor de la ciudadanía, que esta Comisión ha logrado en este período de Sesiones y en este tiempo que hemos venido trabajando.

Recordaría yo nada más que de los compromisos metropolitanos que se hicieron con la Honorable Asamblea de Diputados del Estado de México, hay avances importantes. La salida de los vendedores de los andenes e instalaciones del Metro, es otra de las acciones de esta Comisión que debemos reconocer, por la seguridad de más de cuatro millones de personas que día con día se trasladan en este importante medio de transporte.

La inspección de los microbuses que utilizan gas, es algo también que se está realizando y de lo cual voy a dar algunas cifras y que es también producto de la insistencia y del trabajo de esta Comisión.

Lo mismo que la verificación semestral de los autobuses escolares que requirieron y requieren que se dé especial atención porque trasladan a nuestros hijos y son niños que merecen ser trasladados en situación de seguridad y confort. Son algunas de las cosas por las cuales debemos de tener un reconocimiento y aprobar el Informe y el trabajo de la Comisión que preside Ling Altamirano.

Aquí se ha mencionado ya la importancia del transporte, se ha dicho mucho de las ventajas, las facilidades que tienen los trabajadores para llegar a tiempo a su trabajo, que el tiempo laboral se cuenta desde que precisamente el trabajador sale de su casa, aborda el autobús o el microbus o el Metro y que ese tiempo que muchas veces es un tiempo largo, se viaje en condiciones inadecuadas; que ese tiempo muchas veces también que le causa accidentes al trabajador, debe reducirse y deben efficientarse los modos de transporte para que no creen los costos que ocasionan y los problemas de estrés o emocionales que ocasiona el trasladarse en situaciones desfavorables todos los días, por lo menos, a veces, hasta en cuatro ocasiones.

Yo recordaba ahorita que escuchaba a Alejandro, a Oscar Mauro y a Domingo Suárez, recordaba que ya habíamos comentado aquí un día, cómo está distribuida injustamente la utilización del transporte; que el 85% de las personas que se transportan diariamente lo hacen en 150 mil unidades, y esas 150 mil unidades son el 5% de los vehículos en circulación. Sin embargo, el 15% de los que se trasladan, utilizan el 95% de los vehículos; entonces, el transporte que ocasiona realmente la contaminación, los embotellamientos, los trastornos en la ciudad, es el transporte individual, los vehículos; 39 millones de viajes-persona-día en esta ciudad. Esta es la magnitud del transporte metropolitano y del transporte en nuestra capital. De esos -ya decíamos- cuatro millones y medio se transportan en el Metro, y el 87% se transporta en autobuses tanto de Ruta-100 como en microbuses; de ahí la importancia de que se mejore, como decía Domingo, que haya una mayor complementariedad, que haya en lugar de microbuses, autobuses, que se mejore este tipo de servicios porque representa el 85% de los pasajeros que se transportan en esta ciudad.

Por esa magnitud y precisamente por esta importancia y relevancia, la Asamblea recomendó al transporte para la atención en los programas prioritarios, y por eso precisamente desde 1992 y este año, el Departamento destina el 25% del presupuesto para atender las necesidades de transportación y la coordinación de transporte que fue de 3 billones 656 mil 956 millones de pesos.

Este transporte metropolitano que es el que más requiere de atención por la gran magnitud y la necesidad de miles de personas que duermen en las zonas aledañas y trabajan en la Ciudad de México o que viven en la Ciudad de México y trabajan en el Estado de México o en el de Morelos, requiere ya urgentemente que se firme el Acuerdo Metropolitano entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Departamento y el Estado de México.

Este acuerdo metropolitano tiene, porque se ha venido discutiendo y analizando y hay muchas propuestas, que ponerse en marcha los 16 rutas metropolitanas que se tienen ya programadas. Y que en estas rutas metropolitanas existan empresas metropolitanas en donde permitan la

sociedad de los transportistas del Estado de México y del Distrito Federal, para que se termine con estos pleitos innecesarios que todos los días vivimos los habitantes de ambas Entidades Federativas.

Necesitamos que esas empresas tengan sus placas metropolitanas para que den el servicio indistintamente y no tengan problemas, ni de vialidad, ni de inspección y que respeten además los Reglamentos tanto del Estado de México como del Distrito Federal; que tengan tarifas metropolitanas, para que los ciudadanos sepan cuánto le va a costar desde el origen hasta su destino, su transporte.

Necesitamos, entonces, hacer, insistir a través de la Comisión, para que estas propuestas que hicimos en la Reunión con nuestros compañeros diputados, se vean ya realizadas y esperamos que en la próxima comparecencia del licenciado Vázquez Torres, nos dé información sobre esto.

Necesitamos también y esto es algo también producto de la Comisión y producto de nuestra Reunión Metropolitana, ya conocemos que se hizo la licitación del tren elevado, pero necesitamos conocer ¿en qué estado va? ¿cómo va a funcionar el tren elevado?, porque este sistema eléctrico va a contribuir esencialmente a la transportación, a disminuir el transporte privado del automóvil y a lograr que se disminuya considerablemente los efectos de la contaminación.

Aquí, en el Distrito Federal, también coincidiendo con lo que dijo Domingo, es menester, es importante, es necesario que las organizaciones de transportistas que son ahorita uniones u organizaciones sindicales, se conviertan en empresas que mejoren sus unidades, convirtiéndolos en autobuses, que tengan sus concesiones, que tengan autobuses con la normatividad para los pasajeros.

Yo, solamente me gustaría dar también algunos datos, porque se ha manejado alguna información en relación al problema del gas, y sobre todo para todos ustedes compañeras y compañeros Asambleaístas, pero para nuestros amigos compañeros de la prensa, creo que una de las cosas que esta Comisión ha logrado, es que el Programa del Uso del Gas se esté inspeccionando

y hay cerca de cuatro mil 800 unidades que ya fueron inspeccionadas y que han sido revisadas. De estas cuatro mil 800, se han detenido 510 unidades que ya no circulan, porque tenían instalados sistemas que no estaban autorizados.

También hemos visto cómo la acción de la autoridad dio respuesta a un mensaje que dimos los Asambleaístas, de que se prohibieran los famosos "pollo-van" de la Ruta-2, porque eran unidades. Si de por sí los microbuses son unidades que no tienen todos -porque ya hay otros que se han fabricado con la nueva, con una normatividad que sacó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes- estos eran verdaderamente un peligro y un riesgo para los pasajeros y para todo los ciudadanos que circulamos junto a estas unidades; estos microbuses que fueron cortados por el deseo de alguien que se le ocurrió y ampliados, sin ninguna seguridad de estabilidad, ni del sistema de frenos, de su sistema de suspensión, fueron inmediatamente retirados de la circulación.

Entonces, debemos de reconocer también que sí es atendida la voz de la representación ciudadana cuando vemos que existen situaciones anómalas y que no se deben de permitir.

Finalmente, yo diría, creo que todos los ciudadanos estamos muy interesados en que por fin los microbuses tengan paradas, que no se detengan en cualquier lugar ni en cualquier momento ni porque quiera cualquiera de los ciudadanos bajarse en donde se le ocurra; que haya paradas y que no haya paraderos en las unidades habitacionales ni en las colonias, que tengan sus estaciones, que tengan sus estacionamientos particulares, que inviertan en sus instalaciones para guardar sus microbuses, pero que no lo hagan en la calle, lesionando a los ciudadanos.

Por todo eso, yo me permito reiterar mi felicitación al trabajo de esta Séptima Comisión. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Continué la Secretaría con el Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- El siguiente punto del Orden del Día es la presentación de una propuesta por el Partido de la Revolución Democrática.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra la Representante Adela Salazar Carbaja.

LA C. REPRESENTANTE ADELA SALAZAR CARBAJAL.- Con su permiso, señor Presidente. Compañeros Representantes: El pueblo cubano en las últimas semanas ha padecido una difícil situación a causa de las calamidades ocasionadas por la denominada "tormenta del siglo" que azotó a esa isla, y atendiendo el llamado de esa República hermana que solicita ayuda humanitaria, por lo que requiere urgentemente de alimentos, medicinas y otros materiales indispensables para superar esa situación de emergencia.

No hay que olvidar que la mayor de las antillas sufre desde hace más de 30 años un injusto bloqueo económico, político y cultural. Ante estas condiciones tan desventajosas, el pueblo cubano resiste, dando con ello una de las muestras más impresionantes de dignidad que haya registrado la historia de la humanidad. En consecuencia, de todas partes del mundo crece la solidaridad y la admiración por esta nación antillana.

La solidaridad del pueblo mexicana no se ha hecho esperar, como tampoco se hizo esperar en otros momentos difíciles por lo que la isla ha atravesado.

México y Cuba, dos países con lazos históricos imposibles de separar. Canalizar dicho espíritu solidario ha sido producto del esfuerzo de muchos ciudadanos y organizaciones y en particular de la Promotora de Solidaridad "Va por Cuba". Esta promotora es una organización amplia y plural, cuyo propósito más importante es otorgar a Cuba la más amplia solidaridad tanto política como material.

En lo que a material se refiere, por medio de distintas campañas de hidrocarburos, medicamentos, fertilizantes y alimentos, se recaban fondos económicos que permiten enviar al pueblo cubano esos productos.

El primer envío solidario fue ya posible el nueve de abril de 1992, en uno de los muelles de La Habana se hizo entrega al pueblo cubano, de 80 toneladas de aceite monogrado, cuyo valor oscila

alrededor de los 320 millones de viejos pesos, y media tonelada de medicinas.

En estos momentos está por consolidarse el cierre de las campañas de solidaridad. Se encuentra en las bodegas del puerto de Tampico unas 325 toneladas de diferentes productos: 95 toneladas de aceite monogrado, 173.5 toneladas de fertilizantes, cinco toneladas de medicamentos y el resto en granos, leche en polvo, harina, abarrotés en general y papelería. Sin embargo aún no se han cubierto los gastos totales del transporte, almacenamientos y estiba de los productos que son el elemento central para culminar exitosamente la campaña.

Con base en los términos del artículo 90, se somete a la consideración de esta Asamblea el siguiente Punto de Acuerdo:

Unico.- Se propone a los Representantes de esta II Asamblea del Distrito Federal, la expresión de solidaridad con el Pueblo Cubano, aportando un día de sueldo como contribución al Comité de Apoyo a Cuba, para solventar los gastos de almacenamiento, estiba y transporte de los insumos básicos y materiales que han sido aportados por el Pueblo de México.

Lo anterior, a condición de que en forma particular cada uno de los Representantes esté de acuerdo, siendo los Coordinadores de los propios Grupos Pardistas, quienes harán llegar la relación de sus Representantes a la Tesorería, para que ésta efectúe la retención correspondiente.

Debo informarles a ustedes que ya la Cámara de Diputados, por conducto de María de los Angeles Moreno, que es la Coordinadora, sacó un acuerdo de apoyar con 30 mil nuevos pesos. Entonces, ojalá que ustedes den esta ayuda que es tan importante para un pueblo que lucha y que lucha con tanta dignidad. Muchas gracias. Presento esto aquí a la Secretaría para su seguimiento.

EL C. PRESIDENTE.- Con el fin de determinar si este asunto debe considerarse de urgente y obvia resolución, en los términos del artículo 90 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea se abre el registro de oradores.

Oradores en contra.

No habiendo oradores en contra, consulte la Secretaría en votación económica si este asunto se considera de urgente y obvia resolución.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si este asunto se considera de urgente y obvia resolución.

Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de manifestarlo poniéndose de pie.

Se considera de urgente y obvia resolución, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Está a discusión la propuesta presentada.

Oradores en contra.

No habiendo quien haga uso de la palabra, consulte la Secretaría en votación económica si es de aprobarse en sus términos.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si se aprueba la propuesta presentada por la Representante Adela Salazar Carbajal.

Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Abstenciones. 5 Abstenciones del Partido Acción Nacional.

Aprobada la propuesta, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Tórnese a la Oficialía Mayor y la Tesorería General de esta Asamblea, para los efectos correspondientes.

Prosiga la Secretaría con el Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- El siguiente punto es el relativo a la presentación de una denuncia de la Representante Guadalupe Pérez de Tron, del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra la Representante Guadalupe Pérez de Tron.

LA C. REPRESENTANTE GUADALUPE PEREZ DE TRON.- Con su permiso, señor Presidente.

Más que una denuncia, quiero dar a conocer a esta Asamblea la preocupación de un grupo de vecinos de la colonia Las Águilas por la posible construcción de unos puentes sobre las barrancas.

Las colonias de esa zona han luchado mucho por la protección de las barrancas; entonces piensan que si esos puentes se construyen van a contribuir a su deterioro total.

Ellos han solicitado y piden el apoyo de esta Asamblea para que las barrancas de Alvaro Obregón sean declaradas como área natural protegida y no están de acuerdo en la construcción de esos puentes, principalmente por la gran inversión que representan y piensan que ese dinero puede ser usado en otras vialidades de la ciudad que tanto se necesita.

Ellos solicitan que su zona habitacional se respete como tal, de baja densidad y que no se construyan más fraccionamientos.

Piden que se resuelva finalmente ya el asunto de la barranca de Tarango, que ya lleva varios meses y no se ha tomado ninguna determinación.

Por otro lado, en pláticas con las autoridades de la Coordinación General de Transporte ellos han asegurado que no hay ningún proyecto ejecutivo ni hay presupuesto para dicha obra, y que esa obra, de los puentes y el eje 5 poniente, no se construirá durante la presente administración. También han asegurado que su intención -la intención de las autoridades- es mejorar las vialidades existentes en la zona que tanto lo necesitan, como pavimento nuevo, banquetas nuevas, iluminación y reforestación.

Entonces, solicita la Asociación de Vecinos de Las Águilas que estos compromisos se los entreguen por escrito y ellos seguirán luchando por la protección de la barranca.

Me hicieron la entrega de un documento que quiero pedir a la Presidencia lo turno a la Comisión correspondiente, y en este asunto aquí el Pleno de la Asamblea estudiará qué es lo mejor para la ciudad, si realmente ese eje se necesita o no se necesita, si es de beneficio para mejorar la vialidad de esa zona que tanto lo necesita. Insisto en la demanda del apoyo de la Asamblea para considerar las barrancas de Alvaro Obregón como área natural protegida. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tórnese para los efectos solicitados a las Comisiones Tercera y Séptima.

Para una efemérides con motivo del nonagésimo octavo aniversario del natalicio del general Lázaro Cardenas del Rfo, se han inscrito los siguientes Representantes: Ramón Jiménez López, del Partido Popular Socialista; Domingo Suárez Nimo, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; Adela Salazar, del Partido de la Revolución Democrática, y Sara Villalpando Núñez, del Partido Revolucionario Institucional.

Tiene el uso de la palabra el Representante Ramón Jiménez López.

EL C. REPRESENTANTE RAMON JIMENEZ LOPEZ.- Para el Partido Popular Socialista es altamente significativo poder dirigir algunas palabras en relación a la trascendencia de la obra histórica realizada por el general Lázaro Cárdenas.

Teniendo en cuenta que la Revolución Mexicana tiene tres características fundamentales, como son, primero, ser una Revolución antifeudal, segundo, ser una Revolución anti-imperialista y, tercero, ser una Revolución Democrática burguesa, todas estas características de la Revolución encuentran en el general Lázaro Cardenas su expresión mayor durante los primeros años de consumada esta Revolución.

Para todos nosotros es altamente significativo el período extraordinario de la reforma agraria sostenida y realizada en base a los postulados de la Revolución Mexicana enmarcados en el artículo 27 Constitucional y que sin duda el General Lázaro Cárdenas llevó hasta sus últimas consecuencias.

También en base a este artículo y tomando como criterio que la Nación mexicana es la propietaria originaria del suelo, de las tierras, del agua, del subsuelo, etcétera, y con una postura profundamente patriótica y nacionalista, el General Cárdenas llevó a cabo la expropiación del Petróleo y ante las actitudes insolentes de prepotencia y de menosprecio a nuestra soberanía nacional, por parte del imperialismo norteamericano, el General Cárdenas contando con el apoyo del pueblo y fundamentalmente de la clase trabajadora adoptó una postura patriótica y nacionalista y a pesar de las amenazas, de los chantajes, de la potencia mayor que ha existido en la historia de la humanidad, llevó a cabo esta magna obra, como ejemplo de la dignidad de los pueblos que luchan por consolidar su soberanía política, su soberanía económica y su soberanía nacional.

También contribuyó notablemente al desarrollo moderno de la patria con la formación de la Comisión Federal de Electricidad, con la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México y, desde luego, también en el ámbito de la educación popular, al impulsar de manera sistemática y permanente a las normales rurales y la obra extraordinaria que desarrollaron los maestros rurales en todo el país.

Para nosotros es significativo también la decisión histórica del General Lázaro Cárdenas de crear el Instituto Politécnico Nacional, institución por medio de la cual por primera vez en la historia de México los hijos de las clases populares se incorporan de manera sistemática a la enseñanza superior, creándose un número importante de cuadros técnico-científicos en una institución guiada por los principios de la Revolución Mexicana.

Hablar de la obra extraordinaria del General Lázaro Cárdenas nos llevaría horas y días, pero no quisimos nosotros dejar de pasar este momento para referirnos a esta gran personalidad de la historia de México.

Quisiera citar para concluir las palabras de Vicente Lombardo Toledano, pronunciadas en el discurso de homenaje al General Lázaro Cárdenas el 15 de noviembre de 1940. El maestro Vicente Lombardo Toledano afirmaba:

"Cardenas representa, con el régimen que preside, el cumplimiento sistemático, valiente, sincero, profundo, de los mejores ideales de la Revolución Mexicana. Es en esta etapa de nuestra historia contemporánea, cuando por primera vez la reforma agraria se cumple en lo más importante de ella, como contribución para liquidar la supervivencia semifeudal en México".

También el maestro Lombardo en esa ocasión afirmaba: "Es en esta etapa, de igual modo, en la que se inicia la construcción de una sociedad mejor que la del pasado, porque se tiene ya la convicción de que nuestro país no alcance su independencia económica, su independencia consumada en el terreno político por nuestros próceres, ni consenso del siglo pasado. Es esta una independencia incompleta, que no ha de dar la libertad a nuestro pueblo.

Es en esta cuando se inicia la libertad económica del país, no transiguiendo con quienes viven en México violando deliberadamente las leyes que nos distinguen y nos definen como una nación, validos sólo de su poder económica y de sus influencias políticas, persiguiendo la triste experiencia del pasado, gracias a la cual sabemos que frente a las fuerzas imperialistas los gobernantes han doblegado su actitud. Por lo tanto, han lesionado la soberanía nacional."

Vicente Lombardo Toledano también afirmaba: "En seis años se ha hecho más que en los 24 anteriores, no porque los hombres que iniciaron la revolución no merezcan nuestra reverencia y nuestra gratitud. Ello sería antihistórico, injusto y absurdo. Si Cárdenas existe, es porque antes que él murieron medio millón de campesinos y obreros en el campo de batalla".

Y finalmente decía: "Se ha hecho lo más que un hombre puede hacer en la vida, a lo único a lo que un hombre puede aspirar. Cárdenas ha acelerado el destino histórico de México. Por eso es grande, por eso será imperecedero". Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Con el mismo tema, tiene el uso de la palabra el Representante Domingo Suárez Nimo, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Honorable Asamblea: El Partido del

Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional quiere informar que a partir de mañana se creará la Comisión Nacional para la celebración de los cien años de aniversario del nacimiento del General Lázaro Cárdenas.

Celebrar el centenario del natalicio, es poner de pie las tesis políticas y patrióticas de Lázaro Cárdenas. Es difundir y defender el rearme ideológico de nuestro pueblo: nuestra identidad nacional.

¿Cuáles son los riesgos por los que atravesamos en este momento los mexicanos? Cinco factores importantes, y quienes trabajamos en política o queremos hacer política tenemos que tener muy en cuenta: el antigobiernismo, el antipriísmo, el bipartidismo, el abstencionismo y el antipartidismo?

¿Cuál es la consecuencia de estos cinco grandes fenómenos? Si los mexicanos no resolvemos estos problemas, caeremos en el intervencionismo. Yo por eso, a unas horas de que celebremos el aniversario del nacimiento de mi general Lázaro Cárdenas, quisiera releer el mensaje póstumo de él a las fuerzas revolucionarias de México, de octubre de 1970 y analicemos su vigencia.

Nos dice Cárdenas: "60 años nos separan desde que se inició la revolución, y ha transcurrido casi medio siglo de pacífico esfuerzo constructivo. La evolución política y el progreso material, los avances sociales y educativos como fruto de la revolución, iniciada por Madero, interrumpida por Huerta y continuada por Zapata y Carranza, están presentes en la vigencia de las instituciones democráticas, en un mejor nivel de vida y cultura y en un cambio positivo en la mentalidad del pueblo, capaz hoy de alcanzar metas de mayores proyecciones.

La "No Reección", fruto de la experiencia histórica, ha contribuido a liberar a la ciudadanía de la inercia que produce el continuismo, y en general cada gobierno ha podido ejercer una acción administrativa de perfiles propios, que aunque no exenta de errores y contradicciones, ha tenido efectos más favorables para el país, que la permanencia indefinida de personas en los órganos del poder público y la reiteración de métodos del gobierno, que suelen hacer que

aquél pierda el pulso de la evolución de la sociedad y cobre inevitables síntomas de rigidez.

Es necesario -a mi juicio- completar la no reelección en los cargos de elección popular con la efectividad del sufragio, pues la ausencia relativa de este postulado, mina los saludables efectos del otro; además, debilita en su base el proceso democrático, propicia continuismos de grupo y engendra privilegios, desmoraliza a la ciudadanía y anquilosa la vida de los partidos.

"En efecto, una perenne soledad en los triunfos electorales basados en la unilateralidad del sufragio o en los obstáculos que encuentran los contrarios para ejercerlos y hacerlos respetar, deja de sersaludable, más aún si aquellas victorias son resultantes de una política de partido que incorpora sectores con intereses antagónicos bajo una falsa amplitud conceptual de los objetivos de la Revolución Mexicana, pues esa política no aglutina ni fortalece la acción de las masas partidistas sino margina a éstas de la militancia y de su participación entusiasta en las lides electorales.

Sigue Cárdenas: "...la relativa invalidez del sufragio también ha hecho que se asigne a los demás partidos de disímiles posturas, un papel complementario y dependiente que se traduce en adicciones electorales al partido en el poder o en sedicentes luchas de matices ideológicos entre todas las agrupaciones políticas reconocidas y que en extraña unanimidad proclaman sostener los principios de la Revolución Mexicana.

"Esta situación, abate el espíritu cívico de la ciudadanía, especialmente de los jóvenes, que en vez de una lucha de principios e intereses encontrados, encuentran en paradógica unión partidaria a explotadores y explotados, a revolucionarios y reaccionarios y entre los partidos sólo hayan una contienda propiamente convencional.

"Existen nuevos grupos de ciudadanos dispersos deseosos de canalizar sus inquietudes en luchas cívicas, los que tienen pleno derecho a acogerse a los mandatos constitucionales para organizarse, lo que enriquecería la vida política y la discusión ideológica entre los mexicanos y contribuirá a

fortalecer el régimen, cuya solidez en la conciencia pública estriba en el cumplimiento estricto que se haga de la Carta Magna y en las medidas que a su amparo se dicten en favor de las capas mayoritarias del país, en la defensa de la soberanía ante cualquier acechanza extranjera, en la capacidad del gobierno para aprovechar los recursos naturales en beneficio de la nación y conducir la economía a los senderos de la independencia económica.

Cárdenas reflexiona. -"La economía y la autonomía política del país descansa en su plena independencia económica. México, sin duda, tiene grandes reservas morales para defender sus recursos humanos y naturales y es tiempo ya de emplearlas para cuidar en verdad que el país se desenvuelva con su propio esfuerzo; la concentración de la riqueza no es, por cierto, una meta de la Revolución Mexicana y sin embargo, es necesario reconocer que es un fenómeno en proceso ascendente.

"Recordemos, la Administración Pública de 1934 a 1940, basándose en la Ley y en el Plan Sexenal de Gobierno, atendió el problema agrario en el criterio de que las unidades de explotación colectiva son clave para el desarrollo agrícola y el avance social de la población campesina, y en esta convicción, se repartieron grandes latifundios a fin de entregar con tierras en producción los demás elementos para la explotación agrícola industrial de los ejidos y también para dejar establecida la ilegalidad de la existencia de los latifundios.

"El retroceso y el relativo desorden prevaeciente en alguna de esas zonas, se deben a la falta de interés para impulsar el ejido colectivo, la consecuencia ha sido el innegable regreso franco subrepticio de los terratenientes que por la cuantía de los intereses que representan se han podido posesionar otra vez de las tierras y las máquinas o influyen a través del crédito usuario en la producción y la comercialización de las cosechas, apropiándose de los rendimientos obtenidos con el esfuerzo de los campesinos.

"La indiferencia y el burocratismo en que se han visto envueltas las cuestiones campesinas, se define con el olvido en que por largos años han

caído las escuelas prácticas de agricultura destinadas a enseñar a los ejidatarios a cómo cultivar y hacer más productiva la tierra.

"La acentuación de las diferencias sociales señala la lejanía de ese objetivo y es otro síntoma de que la riqueza se concentra con la correlativa depauperación de los trabajadores y conturba la conciencia popular ante los evidentes efectos del grave y ascendente desequilibrio entre los factores de la producción, el que obstruye seriamente la ruta de la democracia económica.

"Para citar solamente al sector que más fielmente refleja la exagerada concentración de la riqueza, cabe considerar que mientras la banca privada y sus grandes socios sigan ensanchando sus actividades influyendo decisivamente sobre las más grandes diversas ramas de la economía, sin cortapisa alguna ni cauce legal que le permita al gobierno intervenir en la forma de canalizar los recursos bancarios en la producción y los servicios de mayor importancia y beneficio popular, el desarrollo económico del país estará a expensas de los grupos financieros y su poderosa periferia, lo que ha demostrado, más de una vez, carecer de todo sentido nacional y cuyos móviles son meramente lucrativos.

"Volviendo a las finanzas privadas, a los productores y a los comerciantes, la experiencia muestra que aprovechan el sistema de la libre empresa y sacan ventaja de una economía mixta, alineada por prestanombres, lo que les permite acumular un poder económico de tal envergadura que inexorablemente llegan a ejercer considerable influencia sobre el poder público.

Sigue Cárdenas: "...por hoy, la fuerza que han adquirido los sectores patronales, motivan que impunemente violen el espíritu de justicia de las leyes del trabajo y, en innumerables instancias, su propia letra, ya sea estableciendo un sistema de contrataciones temporal que exime a los patronos de numerosas responsabilidades, eludiendo incorporar a sus trabajadores al Seguro Social o en completa despreocupación por establecer los servicios médicos y escolares que la ley reclama para estos y sus familiares, o por las condiciones mínimas de higiene de los centros de trabajo y se resisten a cumplir con los modestos alcances de la Ley sobre el Reparto de Utilidades.

"Los obreros han carecido de defensa gremial combativa y consecuente respeto a sus derechos de usufructurar una mayor parte de la riqueza que producen. La inoperancia de los sindicatos como organizaciones de resistencia, debido en parte al abatimiento del ejercicio de la democracia interna y también a la inanición de sus dirigentes, hace que este sector de la sociedad se encuentre abandonado, a la rutinaria revisión de sus contratos de trabajo, en un estado de conformismo cumpulsivo perjudicial a sus propios intereses.

"Se podría argüir que no es responsabilidad del gobierno, si no de los trabajadores, conquistar la democracia interna en los sindicatos. Y en el caso de no agrupados, que existen garantías para organizarse de acuerdo con la Ley. Esto sería verdad en la medida en que las condiciones de abatimiento social de los trabajadores dejaran de responder a indebidos privilegios de que disfrutaban sus dirigentes para mantener en la inmovilidad a las masas organizadas y al hecho de haber dejado en el desamparo a las que no están organizadas. Hay que considerar que la explotación patronal se ha recrudecido porque las organizaciones obreras han perdido su independencia y con ello, los demás trabajadores, todo estímulo."

Cárdenas prosigue con otro tema que hoy sería vigente, "la Reforma Educativa tiene que corresponder a las necesidades del desarrollo independiente y a las exigencias de una sociedad que sabe ya valorar el trabajo, justamente compensando.

"La adquisición universal de la enseñanza y la salud en la solidaridad social, como principalmente premisas para una fructífera convivencia."

Con la política en lo referente a la unidad nacional, Cárdenas nos dice: "Con la política de unidad nacional sin distingos sociales, de liberalismo económico, de colaboración de clases y la irrestricta penetración del capital foráneo, se puede prolongar la idea, más aparente que real, de que se vive una etapa de desarrollo con justicia y paz social, más la propia mecánica con que operan las fuerzas económicas, está demostrando que la riqueza, mediatizando el sentido y la vigencia de las leyes revolucionarias.

En México, a diferencia de los demás países de América Latina, las repercusiones de una revolución popular que reestructuró las bases de la economía y modificó las relaciones de clase aún subsisten.

Y termina Cárdenas: "...es bien cierto que la juventud estudiosa y trabajadora requiere capacitación para integrarse a la sociedad en que vive, pero habrá que tener presente que su problema es también de conciencia; que si llega a manifestarlo en actos de desesperación es por su violenta inconformidad con un mundo en que conviven impunemente la opulencia y los privilegios de unos cuantos, con la ignorancia y el desamparo de muchos. Es natural que en la juventud se acentúe en razón de su generosa disposición una preocupación humana por la suerte de sus semejantes.

"Por sus antecedentes históricos y la proyección de sus ideales, México se debe a la civilización universal que se gesta en medio de grandes convulsiones, abriendo a la humanidad horizontes que se expresan en la fraterna decisión de los pueblos de detener las guerras de conquista y exterminio, de terminar con las angustias del hombre, la ignorancia y las enfermedades; de conjurar el uso deshumanizado de los logros científicos y tecnológicos y de cambiar la sociedad que ha legitimado la desigualdad y la injusticia".

Con esta relectura de Cárdenas, que es necesaria para muchos por su vigencia, es el mejor homenaje que el Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional puede hacer desde esta tribuna a la memoria de mi General Lázaro Cárdenas del Río.

EL C. PRESIDENTE.- Antes de continuar con el turno, esta Presidencia y la Mesa Directiva vuelve a solicitar su atención, recordando que las efemérides también forman parte del Orden del Día.

A continuación tiene el uso de la palabra Adela Salazar del Partido de la Revolución Democrática.

LA C. REPRESENTANTE ADELA SALAZAR CARBAJAL.- Compañeros Representantes: Para mí es un honor hablar en esta tribuna de una figura como fue Lázaro Cárdenas. Creo que su

ejemplo es un ejemplo de los más vitales, de los más importantes en la historia contemporánea. Le debemos tanto a Cárdenas y sin embargo en los textos de historia actualmente se olvida mucho de comentar y de hablar toda la importancia de su obra. Creo que nosotros como Representantes de los ciudadanos, debemos de exigir que se conozca toda su vida, porque toda su vida fue de entrega para México y, sobre todo, para las clases desposeídas. Cárdenas todo el tiempo ayudó a los campesinos, ayudó a los obreros, ayudó a la clase media; tenía una visión completa de lo que debe de ser México.

El viernes 21 de mayo de 1993 se cumplen 98 años del natalicio del General Lázaro Cárdenas del Río, ilustre michoacana e ilustre mexicano. Desde joven, en 1913 se incorpora a las fuerzas revolucionarias comandadas por el General Guillermo García Aragón, en Buenavista de Apatzingán, Michoacán, sirviendo desde esta trinchera a la revolución durante 14 años, ya que en 1927 se retiró del servicio para aceptar su postulación al gobierno de Michoacán, de donde pasó, en 1931, a presidir el Partido Nacional Revolucionario.

En 1932, fue Secretario de Gobernación en el Gobierno del Presidente Ortiz Rubio, volviendo, posteriormente, al Gobierno de Michoacán.

El 15 de septiembre de 1932, vuelve al servicio, ya que fue designado Jefe de Operaciones en el Estado de Puebla; y en 1933, se hace cargo de la Secretaría de Guerra y Marina.

Algunos meses después es postulado a la Primera Magistratura del país, siendo Presidente de México de 1934 a 1940, período durante el cual sucedieron algunos de los hechos más significativos de la historia contemporánea del país, sucesos en los cuales no podríamos comprender el México de hoy.

Ya se ha hablado aquí por los que me antecedieron en el uso de la palabra, de muchos de estos hechos tan importantes. Yo me quiero referir a la importancia que tuvo la Expropiación Petrolera.

La Expropiación Petrolera mucha gente no la conoce, creen que fue un acto deliberado del gobierno de Cárdenas y no fue así; la

Expropiación Petrolera se hizo para respetar la Constitución y nuestras leyes de trabajo, ante la insolencia y la arbitrariedad de las empresas petroleras, tanto inglesa como norteamericana, y este fue un rasgo distintivo de Cárdenas, que hizo se respetara a nuestro país en su dignidad y en su soberanía, en su independencia.

Aparte, la Expropiación Petrolera significaba un gran reto para el gobierno de Cárdenas, porque tenía que continuar el desarrollo de esta gran industria, y lo logró junto con sus trabajadores; logró sacar adelante la industria petrolera, que sigue siendo hasta la fecha el pivote de todo el desarrollo moderno de México. Entonces, esto es muy importante destacarlo.

Aparte, Cárdenas también creó la Comisión Federal de Electricidad y el Instituto Politécnico Nacional, medidas profundamente populares y nacionalistas, ya que hacían posible que el desarrollo del país se orientara con el sentido democrático y popular.

Durante la Segunda Guerra Mundial fue designado Comandante de la Región Militar del Pacífico con Cuartel General en Ensenada, Baja California.

En 1943, se desempeñó como Secretario de la Defensa Nacional en el Gabinete del Presidente Avila Camacho; en ese cargo, hasta 1945.

En 1947, es nombrado Vocal Ejecutivo de la Comisión del Río Balsas, y el 1º de julio de 1969 es designado Presidente del Consejo de la Administración de la Empresa de Participación Estatal, Siderúrgica Las Truchas, S.A.

Posteriormente, ya fuera del Sector Público, participó junto con destacas personalidades del ámbito político social, en la creación del movimiento de liberación nacional.

En suma, se puede afirmar que en sus largos años en todas las trincheras que estuvo se caracterizó por una actuación recta, generosa y profundamente popular.

Lázaro Cárdenas le imprimió una conducta a su vida, la de servir a México, a la democracia y a los pueblos del mundo. Estamos seguros que cumplió,

para satisfacción suya y para ejemplo de todos los mexicanos.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra, para el mismo tema, la Representante Sara Villalpando, del Partido Revolucionario Institucional.

LA C. REPRESENTANTE SARA VILLALPANDO NUÑEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Representantes:

Mañana, 21 de mayo, cumpliría 98 años este gran ilustre mexicano michoacano, Lázaro Cárdenas del Río.

Lázaro Cárdenas del Río nació en Jiquilpan, Michoacán, el 21 de mayo de 1885; miembro de una modesta familia de provincia, trabajó como empleado de una oficina recaudadora de rentas; posteriormente, se desenvolvió como prensista y tipógrafo en una imprenta.

En 1913, a la muerte de don Francisco I. Madero, se incorpora a la Revolución; como decidido combatiente fecundó el Plan de Aguaprieta; en 1928, fue elegido Gobernador de su Estado natal, Michoacán.

Poco tiempo después pasó a dirigir el Partido Nacional Revolucionario; en el año de 1931 fue nombrado Secretario de Gobernación; años después, ocuparía la Cartera de Guerra y Marina, de donde saldría como candidato a la Primera Magistratura de la Nación, misma que ocuparía tras haber sido elegido por el pueblo durante el sexenio 1934-1940, en que presidió los destinos de México.

Se puede confirmar que con Cárdenas asumió el poder la tendencia radical del Constituyente de Querétaro, impulsada por los campesinos y los obreros en sus luchas para cristalizar las consignas revolucionarias.

Al tomar posesión de la Presidencia el primero de diciembre de 1934, el hombre de Jiquilpan se propuso cumplir con algunas de las promesas de la Revolución que habían quedado sólo en leyes escritas.

Durante el período cardenista los aspectos que fundamentalmente se trataron fueron: la nacionalización de las empresas del petróleo y de los ferrocarriles, la cuestión agraria, el reparto de tierra, la organización del movimiento obrero, la educación socialista y la política internacional.

El 18 de marzo de 1938 se verificó la acción más importante del gobierno de Lázaro Cárdenas: la estatización de las empresas petroleras inglesas y norteamericanas. Fue la culminación de una larga contienda sostenida por la tendencia nacionalista revolucionaria apoyada en el pueblo.

El Presidente se basó en el movimiento obrero, particularmente en los sindicatos y en el movimiento de huelga de los trabajadores petroleros para llevar a cabo la nacionalización.

De la misma manera en esta época nacerían los Ferrocarriles Nacionales como resultado de la expropiación de las empresas que manejaban ese importantísimo medio de transporte.

La otra medida económica y social fundamental del cardenismo fue el reparto agrario. Durante el sexenio cardenista el gobierno expropió y distribuyó en forma de ejidos más de 18 millones de hectáreas pertenecientes a grandes latifundios de propiedad nacional y extranjera. Esas acciones llevaron al país a casi una guerra civil disfrazada, pero significó el paso más importante hasta entonces dado por un gobierno emanado de la Revolución para hacer efectivos los ordenamientos que en materia agraria disponía la Constitución de 1917.

Siendo el movimiento obrero la fuerza de su gobierno, Cárdenas apoyó la creación en marzo de 1936 de la Confederación de Trabajadores de México, con los sindicatos fundamentales del país.

La escuela socialista del cardenismo consistía fundamentalmente en dos cosas; la intención socializante del gobierno revolucionario y el propósito de acabar con los monopolios de la burguesía y de sus altas capas sobre la educación, incorporando a las aulas a los obreros y a los campesinos y reformando los programas educativos dándoles un sentido antiimperialista.

Durante su gobierno se fundó el Instituto Politécnico Nacional, como institución destinada a preparar a los hijos de los obreros y campesinos como técnicos para trabajar en las empresas nacionalizadas; la escuela socialista fue abandonada al terminar el período gubernativo.

La política internacional del gobierno de Cárdenas reflejó la solidaridad y la fraternidad de la Revolución Mexicana con todos los pueblos del mundo en la defensa de su autonomía y de su integridad territorial. El punto fundamental de esta política fue el apoyo incondicional que se brindó a la República Española ante el golpe franquista y el fascismo de la Alemania Nazi. México a través del gobierno de Cárdenas fue el único país de la esfera capitalista que protestó oficialmente contra la política de no intervención asumida por las grandes potencias occidentales ante el asalto fascista, y no sólo proclamó su solidaridad con la Revolución Española, sino que dió albergue a los refugiados proporcionándoles una segunda patria y desde entonces, desde ese momento como todo un estadista visionario hizo prevalecer la defensa de los derechos humanos, adelantando con esta acción a todos los estadistas de su tiempo.

Por todo esto no podemos olvidar que es Lázaro Cárdenas la decisión de consumar los propósitos revolucionarios; no podemos olvidar que los sectores sociales fueron reforzados e impulsados por Lázaro Cárdenas, quien fortaleció el movimiento obrero como nunca antes y le dió perfil; no podemos olvidar que el reparto agrario lo llevó a sus consecuencias más rigurosas en el esfuerzo inicial, constructivo, de repartir la riqueza injustamente concentrada.

Por todo esto no podemos olvidar la enorme figura de Lázaro Cárdenas. De Lázaro Cárdenas queremos recoger su inspiración revolucionaria, inspirarnos en su figura para continuar el camino de la descolonización de México, el camino de las reivindicaciones fundamentales que desde Morelos le dan perfil y sentido a nuestra patria.

El 19 de octubre de 1970 dejó de existir materialmente Lázaro Cárdenas, uno de los hombres más destacados del México posrevolucionario, quien se mantuvo siempre

ligado a las causas avanzadas del mundo y dejó de existir materialmente porque sus principios y sus luchas seguirán siendo bandera de nuestro partido y de todos los mexicanos.

EL C. PRESIDENTE.- A continuación y haciendo uso del artículo 78 del Reglamento Interior que dice que las iniciativas, peticiones, proposiciones de algún Representante, etcétera, deben de presentarse a más tardar una hora antes de empezar la Sesión y que si no se hace así se tramitará ante la Presidencia de la Mesa Directiva, para hacer uso de la palabra para una efemérides, ha solicitado el uso de la palabra la Representante Rosa María Hernández.

Esta Presidencia, ante tal trámite, y haciendo uso de sus facultades del párrafo IV del mismo artículo, concede el uso de la palabra a la Representante Rosa María Hernández. Adelante por favor.

LA C. REPRESENTANTE ROSA MARIA HERNADEZ.- Con su permiso señor Presidente, compañeros Asambleístas:

Quien olvida el pasado castra el presente y oscurece el futuro, la fecha del 15 de mayo es un binomio histórico, celebramos el día del maestro y el triunfo de la República. Se recuerda a los sembrados de inquietudes; se recuerda a los fojadores de conductas; se festeja a los formadores de espíritu patriotas, preparados y combativos.

Se hizo homenaje merecido a todos los maestros, quienes en la Sesión anterior fueron recordados con gratitud y reconocimiento por esta Asamblea de Representantes.

Hoy deseo hacer remembranzas de aquél 15 de mayo de 1867, en que al fusilarse en el Cerro de las Campanas de la ciudad de Querétaro al emperador Maximiliano y los conservadores mexicanos Tomás Mejía y Miguel Miramontes, triunfó la república encabezada por Benito Juárez. Este episodio confirma y conforma la convicción de que un pueblo unido, es invencible ante cualquier penetración imperialista. Lo más sagrado que un pueblo tiene es su independencia. Lo más valioso que un país posee es su libertad.

Los tiempos actuales son tiempos difíciles; son tiempos para reflexionar sobre lo que nos conviene conservar o cambiar. Un cambio se debe planear, porque si no se planea, entonces destruye, se vuelve arbitrario y contra los objetivos que se persiguen.

Una sociedad que no se transforma es una sociedad que muere. Nuestro profundo nacionalismo nos orienta en ese cambio, en esa ruta.

Tenemos perfil y rostro; tenemos ideología definida, estrategia política estructurada y trabajamos todos los días para consolidar nuestra nacionalidad.

Recordar nuestra historia nos concientiza. Nos recuerda nuestra obligación. Ella emite juicios definitivos. La humanidad no escapa a su fallo inapelable. La historia es una fuerza que permanentemente actúa, orienta e impulsa.

Recordar a los forjadores de México nos ayuda a no deslumbrarnos con teorías extranjeras. Recordar a los protagonistas de nuestra historia nos obliga a caminar juntos con el pueblo, porque el pueblo es el auténtico hacedor de nuestra historia.

Compañeros Asambleístas: el triunfo de la república es una lección que debemos tener presente, porque nos enseña a que ningún extranjero debe gobernar a los mexicanos.

En las instituciones mexicanas, son los mexicanos los que deben dirigirlas. En México existen hombres y mujeres capaces y que sienten verdaderamente las necesidades y problemas de nuestra sociedad. Por esa razón es saludable recordar a los héroes del 15 de mayo, porque no actuaron por exhibicionismo, sino por ideales, y que nos dejaron un ejemplo a seguir y una conducta a imitar.

Distinguidos presentes: que el triunfo por la república sea una pauta indeclinable en nuestra existencia nacionalista.

EL C. PRESIDENTE.- Continúe la Secretaría con los asuntos en cartera.

LA C. SECRETARIA.- Señor Presidente, se han agotado los asuntos en cartera. Se va a dar lectura al Orden del Día de la próxima Sesión.

1. Lectura y aprobación en su caso, del Acta de la Sesión anterior.

2. Comparecencia del ciudadano licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte, del Departamento del Distrito Federal.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Su atención por favor. Esta Presidencia y la Mesa Directiva, agradecen el esfuerzo realizado el día de hoy para iniciar la Sesión. Esperemos que este esfuerzo continúe en las subsecuentes y agradeciendo el buen trabajo realizado por todos nosotros.

Se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo martes 25 de mayo del año en curso a las 11:00 horas, en la que comparecerá el licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte, del Departamento del Distrito Federal.

(A las 14:10 horas se levantó la Sesión)

Directorio
DIARIO DE LOS DEBATES
De la Asamblea de Representantes
del Distrito Federal

Lic. Héctor Serrano Cortés
Oficial Mayor
Donceles y Allende
México, D.F.