

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



IV LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Desarrollo Metropolitano

(Comparecencia del Lic. Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal)

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Sala de Juntas "Benita Galeana"

18 de enero de 2007

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRÍGUEZ.- Doy la más cordial bienvenida a los diputados integrantes de esta Comisión de Desarrollo Metropolitano. Doy también la bienvenida a nuestro amigo el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, al licenciado Raúl Armando Quintero Martínez. Bienvenidos sean todos los medios de comunicación.

Reanudamos la sesión de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, con la comparecencia del funcionario que nos acompaña el día de hoy, lo reitero, el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

Por lo cual instruyo al diputado Secretario, para que dé lectura al formato aprobado por la Comisión de Desarrollo Metropolitano para la comparecencia del día de hoy.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Por instrucciones del Presidente, vamos a dar lectura muy rápidamente la formato para la comparecencia del Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, licenciado Armando Quintero.

1.- Bienvenida del Presidente de la Mesa Directiva de la Comisión de Desarrollo Metropolitano.

2.- Informe del funcionario compareciente, sin tiempo límite.

3.- Ronda de preguntas por diputados integrantes de la Comisión que consideren participar, hasta por 5 minutos.

4.- Respuesta del funcionario compareciente a todas las preguntas formuladas

5.- Réplica de los diputados integrantes de la Comisión que consideren oportuno realizarla, hasta por 5 minutos.

6.- Al finalizar la última réplica, el Presidente de la Mesa Directiva concederá el uso de la palabra al funcionario compareciente para emitir un mensaje final.

7.- Agradecimiento del Presidente de la Mesa Directiva de la Comisión de Desarrollo Metropolitano al funcionario compareciente.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado Secretario.

Le damos también la más cordial bienvenida a la diputada María del Carmen Segura Rangel, integrante de esta Comisión.

Por tal motivo, pasamos prácticamente a la comparecencia.

Muchas señor Secretario, por su presencia.

Una vez leído el formato de la comparecencia, le solicito, señor Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, tome la palabra para rendir su informe.

EL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Alejandro Ramírez, Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano.

Diputada Carmen Segura, diputado Antonio Lima, diputados integrantes de la Comisión, buenos días.

En acatamiento al acuerdo de fecha 10 de enero de 2007 del Pleno de la Diputación Permanente de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, me honro en comparecer ante esta Comisión de Desarrollo Metropolitano para compartir con ustedes la información y el conocimiento que esta Secretaría tiene sobre la vialidad que actualmente construye el gobierno del Estado de México en los límites del Municipio de Huixquilucan, sobre la Barranca de Hueyatlaco, -bueno, ya hay ahora unos matices lingüísticos en los medios, unos le ponen Hueyetlaco y otros le ponen Hueyatlaco, entonces hay que indagar la precisión del término-, en colindancia con la Delegación Cuajimalpa de Morelos.

Enterados del descontento que esta vialidad ha despertado en un número considerable de vecinos de la zona, procedimos a recopilar la información disponible que sobre el caso en particular se tiene en nuestra área de competencia.

El antecedente sobre esta vialidad se remonta al año 2000 cuando esta Secretaría analizó los proyectos conceptuales propuestos por el gobierno del Estado de México a través de la Comisión Metropolitana de Vialidad y Transporte, que de acuerdo con la información disponible, no derivaron en un proyecto ejecutivo completo para su construcción. Subrayo, no derivaron en un proyecto ejecutivo completo para su construcción.

A partir del mes de febrero del año 2002, cuando se celebró un acuerdo de coordinación metropolitana Cuajimalpa-Huixquilucan, que suscribieron el entonces presidente municipal, el entonces delegado político y los representantes de las áreas metropolitanas del Distrito Federal y del gobierno del Estado de México,

entonces Higinio Martínez en representación del Distrito Federal, y el licenciado Cárdenas, en representación del Estado de México, se establecieron las bases para analizar y formular en su caso un proyecto integral, quiero subrayar, un proyecto integral de vialidad de la zona que incluyera el proyecto de la Barranca de Hueyatenco, amén de otros aspectos en materia de desarrollo urbano y límites territoriales con la participación de las Comisiones Metropolitanas respectivas.

Ese convenio nosotros lo tenemos, no sé si ayer fue presentado por el señor Delegado, y si no, nosotros podemos incorporar para el conocimiento de esta Comisión ese convenio suscrito por el Delegado de aquella época, el licenciado De Souza y el entonces Presidente Municipal y los representantes de las áreas metropolitanas donde se establece la obligación de este estudio integral.

Para el mes de febrero de 2004, y bueno eso lo puedo hacer en forma inmediata, les pido nada más si nos ayudan aquí si le pueden sacar copia al convenio, para el mes de febrero del año 2004, la Delegación Cuajimalpa analizó los impactos urbano y social que podría generar la construcción de la mencionada vialidad, concluyendo que de permitirse la interconexión Huixquilucan-Cuajimalpa sin considerar la limitada infraestructura vial de la zona y de realizarse sin las necesarias medidas de mitigación y adecuaciones a la vialidad de la zona, se podría derivar en conflictos sociales entre sus habitantes. Este es un asunto que está establecido como parte de este convenio, que reconocía ya desde 2004 la necesidad: uno, del estudio y, dos, de que cualquier conexión de este proyecto en comento requería un conjunto o requiere de un conjunto de acciones que evidentemente al día de hoy todavía no se conoce.

Asimismo, el análisis realizado en esa misma fecha por la Dirección General de Desarrollo Urbano de la SEDUVI, estableció la necesidad de generar acciones que tiendan mejorar los niveles de comunicación de los municipios conurbados. No obstante, dice el comunicado de la SEDUVI, en los objetivos, acciones y estrategias a mediano y largo plazos se establece la necesidad de elaborar estudios que permitan determinar en principio los números reales de la demanda de la zona.

Me he permitido subrayar la palabra “estudios” porque este concepto aparece permanentemente en los documentos que hemos encontrado en la SETRAVI, tanto en el acuerdo del Delegado y del Presidente Municipal, como en este segundo documento de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal.

Aquí cabe una aclaración, que ninguno de los instrumentos arriba citados esperaba los resultados del crecimiento exponencial que ha tenido el Municipio de Huixquilucan, ya que incluso el propio plan de centro de población de Huixquilucan determinaba una menor ocupación poblacional a la que actualmente tiene, reconociendo que la realidad del fenómeno metropolitano es la creación de una de las áreas más complejas a nivel mundial y nacional, es indispensable evaluar con estudios globales y regionales con antelación las políticas urbanas, ecológicas, viales y en general de todos aquellos servicios que busquen complementarse a favor de las comunidades de las zonas metropolitanas.

En el caso de Hueyatenco, el impacto regional urbano con la construcción y puesta en operación de la vialidad en comento tiene la enorme debilidad de no contar con ningún estudio global de implicaciones urbanas, ecológicas y sociales, así como de la ausencia de un proyecto regional de vialidades metropolitanas, ya que actualmente la zona directamente afectada está compuesta por usos eminentemente habitacionales, unifamiliares y plurifamiliares en menor medida.

Otro aspecto a considerar, además de la demanda vial generada, es el impacto directo en la estructura urbana en los usos de suelo, además del ordenamiento del propio Programa General de Desarrollo Urbano, que impulsa el crecimiento en delegaciones de la denominada ciudad central, inhibiendo el desarrollo en la periferia, que es el caso de Cuajimalpa, lo cual implicaría no contar con los servicios de agua y drenaje para cualquier tipo de desarrollo que se generara como producto de esa vialidad.

Finalmente y en materia de impacto urbano ambiental, esta zona es catalogada como área verde por el programa delegacional, además de estar protegida y

considerada en los preceptos del ordenamiento ecológico y del propio Programa General de Desarrollo Urbano con el objetivo de su regeneración.

Precisamente para proteger y preservar los usos de suelo rurales y de conservación, el Gobierno del Distrito Federal que encabezó el licenciado Andrés Manuel López Obrador, emitió en diciembre del año 2000 el ya famoso Bando Dos, que concentró en las cuatro delegaciones centrales la posibilidad de desarrollo urbano, buscando proteger a las delegaciones que representan la sustentabilidad de la Ciudad de México, entre las que se encuentra precisamente la delegación Cuajimalpa.

En consecuencia, con el propósito del Bando Dos en el gobierno del licenciado Andrés Manuel López Obrador, el 29 de enero del 2004, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, mandó colocar en esta zona un aviso importante que previene, cito textualmente el aviso importante publicado en la Gaceta Oficial el día 29 de enero de 2004: Bienvenidos a Cuajimalpa de Morelos. Aviso importante: La barranca de Hueyatenco está considerada como área verde en el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuajimalpa de Morelos. Es una zona que por sus características constituye un elemento de valor ambiental que se deba rescatar y conservar conforme al nuevo Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal. Toda obra, requiere de la manifestación de construcción correspondiente o de licencia especial.

Sanciones:

Quien no cumpla lo anterior, la autoridad impondrá las sanciones y medidas de seguridad que procedan conforme al Reglamento y demás disposiciones aplicables independientemente a la responsabilidad civil o penal que resulte.

Concluye la cita del aviso importante publicado en la Gaceta Oficial el 29 de enero de 2004 y que vamos a entregarles una copia, en este momento se las entregamos.

Esta Secretaría emitió opinión técnica del caso, el mismo mes y año sobre los efectos en la red vial del Distrito Federal, considerando que la construcción tendría

efectos negativos sobre la operación de la Red Vial actualmente existente en Cuajimalpa.

Se consideraron los aforos vehiculares de la época y se estimó que con la apertura de la vialidad de la barranca de Hueyatlaco, se duplicarían los aforos vehiculares equivalentes en dos años y los triplicaría en 6 años. Esto dice la ficha de 2004.

Yo ahora podría comentar que en realidad son mayores las posibilidades, que en lugar de duplicar y triplicar, deberíamos de hablar de triplicar y cuadruplicar la carga vehicular, equivalentes de dos año y triplicaría en 6 años, rebasando la capacidad vial existente en la zona, por lo que se declaró que no existe la capacidad vial instalada, no existe la capacidad vial instalada en el Distrito Federal, capaz de absorber los nuevos flujos vehiculares que provendrían de la apertura de la vialidad que actualmente se construye sobre el lecho de la barranca de Hueyatlaco.

Con base en estos estudios y opiniones, solicitamos a las autoridades encargadas de la vialidad en el gobierno del Estado de México, mayores elementos de juicio para evaluar el proyecto estatal de establecer los ejes metropolitanos.

A la fecha, sólo contamos con un folleto descriptivo emitido por el Gobierno del Estado de México, donde proponen unilateralmente las obras complementarias que se tendrían que realizar dentro del territorio del Distrito Federal, es decir, este folleto donde el gobierno del Estado de México, está definiendo cuáles son las vialidades que deberían de realizarse en el Distrito Federal, siendo que pues todo esto debería ser parte de acuerdos y consensos, pactos entre las dos entidades.

Tenemos establecida una zona de trabajo común, que es la Coordinación Metropolitana, donde proponen unilateralmente las obras complementarias que se tendrían que realizar dentro del territorio del Distrito Federal, una vez hecha la conexión vial de la Barranca de Hueyatlaco. Dichas acciones, el Gobierno de la Ciudad no las tiene estudiadas ni mucho menos programadas para su ejecución ni en el corto ni en el mediano plazo.

Como una valoración preliminar de la situación, la SETRAVI, siguiendo la estrategia marcada por el Jefe de Gobierno de analizar la problemática vial en el marco del desarrollo metropolitano, propuso y fue aprobada la inversión de recursos del Fondo Metropolitano para el año 2007 para llevar a cabo un estudio regional de las zonas poniente y norte del Distrito Federal, es decir, primero debe haber liebre y luego guisado de liebre. O sea, primero deben estar los estudios, primero deben estar definidas cuáles son las necesidades regionales en el poniente y en el norte, ubicadas las necesidades y las urgentes, definidas las importancias en prospectiva y después de ello y solamente después de ello, podrían darse autorizaciones que no necesariamente tendrían que empezar por el poniente y mucho menos de manera particular en respuesta a las necesidades de los inversionistas particulares interesados en concretar la conexión de la Barranca de Hueyatenco con el Distrito Federal a través de la delegación de Cuajimalpa.

En ese contexto, nuestra visión dista de alentar soluciones de coyuntura. Concebimos los problemas metropolitanos como un asunto de convivencia indisoluble dentro del ordenamiento del territorio para que se eleve la calidad de vida de todos sus habitantes, sin distinciones por su nivel de ingreso o sus intereses particulares. Ello reclama seriedad y responsabilidad de los gobiernos del Distrito Federal, del Estado de México, así como del Gobierno Federal, en la construcción de los acuerdos por los que cualquier acción unilateral de cualquiera de las partes genera problemas en la viabilidad regional y ofende las relaciones institucionales entre entidades integrantes de la Federación.

En el Distrito Federal no aceptamos y no aceptaremos de ninguna manera que se impongan sobre el interés de la ciudad, intereses particulares. Por ello insistimos en que todos los acuerdos de carácter metropolitano deben estar sustentados en estudios y políticas públicas pactadas en el espacio metropolitano.

Sin acuerdos regionales nos vemos imposibilitados de apoyar propuestas que agreden la convivencia del territorio y de la sociedad de la Ciudad de México. Esa es nuestra opinión sobre este tema que la Comisión de Desarrollo Metropolitano, diputado Presidente, nos ha solicitado que definamos aquí ante ustedes y

quedamos a disposición de contestar las opiniones o preguntas que puedan realizar.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, Secretario. La verdad es que para nosotros es muy importante su comparecencia. Prácticamente han comparecido ante esta Comisión de Desarrollo Metropolitano el Jefe Delegacional de Cuajimalpa de Morelos, la Procuradora interina de la PAOT y en este caso el día de hoy nos toca que comparezca usted.

Se nos hacen muy interesantes los planteamientos que ha hecho y en ese sentido pasaríamos a la ronda de preguntas y respuestas, por lo cual también antes de seguir precisamente le doy la más cordial bienvenida al diputado Ricardo Benito Antonio León, ésta es su Comisión, diputado, bienvenido.

Consulta a los diputados que deseen hacer uso de la palabra para que se puedan inscribir.

Se ha inscrito el diputado Antonio Lima Barrios, la diputada Carmen Segura Rangel y su servidor, el diputado Alejandro Ramírez.

Tiene el uso de la palabra por 5 minutos el diputado Antonio Lima Barrios.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Gracias, diputado Presidente.

Bienvenido, licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad.

Buenos días, compañeros diputados que nos acompañan el día de hoy en esta sesión de trabajo de la Comisión de Desarrollo Metropolitano.

Creo que con la comparecencia y con esta muy puntual intervención del Secretario de Transporte y Vialidad se van sumando más elementos a los que ya hemos podido escuchar en las otras comparecencias y mesas de trabajo y creo, como lo hemos venido expresando, que este asunto de este puente no solamente es un asunto aislado sino que es el detonante de una problemática metropolitana, que la

parte más visible en principio siempre es la parte del transporte y la vialidad pero, como lo hemos visto aquí, toca algunos otros aspectos.

Precisamente y aprovechando la presencia del Secretario de Transporte y Vialidad la pregunta que haría es en términos de las alternativas que se pudieran estar viendo. Creo que fue bastante puntual e ilustrativa la intervención en el sentido de que previamente se deberán realizar diversos estudios para poder dar alternativas.

Sin embargo, quiero comentarle, señor Secretario, que en la comparecencia del ciudadano Jefe Delegacional de Cuajimalpa señalaba que había una alternativa que pudiera ser la parte de la apertura hacia el tramo de la carretera Chamapa-La Venta, esa es una de las alternativas que se señalaron.

En este caso del documento del que nos ha hecho referencia que el Gobierno del Estado de México ha señalado, mi pregunta sería: ¿Cuáles son las alternativas que sugiere o de alguna manera plantea el Gobierno del Estado de México respecto a los trabajos complementarios para darle vialidad a las vialidades, valga la redundancia?

Finalmente con relación a lo que tiene que ver con el estudio de impacto urbano, si usted tiene conocimiento de que se tenga terminado, de los estudios que señala que se vinieron planteando desde el 2002 si ya se tiene alguno de ellos.

En términos de las cuestiones metropolitanas sabemos que el Gobierno del Estado de México ha hecho toda una serie de obras viales, algunas de ellas conocidas, publicitadas y de alguna manera qué opinión le merece el que se han estado haciendo algunas vialidades como el Circuito Exterior Mexiquense y qué congruencia tiene con las planes que en este momento supongo que el Gobierno de la Ciudad está haciendo respecto a ese diagnóstico, si hay esa comunicación para complementar tanto lo que ha hecho y supongo que va a hacer el Gobierno del Estado de México en materia vial con relación a lo que estaría haciendo la actual administración.

Por sus respuestas, muchísimas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado Antonio Lima Barrios.

Concedemos el uso de la palabra a la diputada María del Carmen Segura Rangel. Adelante diputada.

LA C. DIPUTADA MARÍA DEL CARMEN SEGURA RANGEL.- Muchas gracias, diputado Presidente. Bienvenido, Secretario Armando Quintero.

A mí me hubiera gustado que este documento tan importante que se nos acaba de distribuir se nos hubiera hecho del conocimiento previamente para poder estudiarlo en detalle y tener la forma de compartir con mayor profundidad con usted el tema, sin embargo me parece extraño que en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006 que fue publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 5 de noviembre de 2001, lo relativo a la construcción de puentes vehiculares no se contempla la construcción del puente de Huayatlaco, en esta zona solamente se contempla el puente vehicular Carlos Lazo-Centenario, que cruza las demarcaciones de Alvaro Obregón y Cuajimalpa, y que permite la comunicación de la carretera México-Toluca hasta el anillo Periférico Sur.

En el anexo seis de este programa se establecen como obras factibles de construirse que involucran al Distrito Federal y al Estado de México sólo el tramo CONAFRUT, zona de curvas carretera México-Toluca, con una longitud de 3 kilómetros.

Escuchando los contenidos de la exposición de motivos de este convenio que se suscribió, me viene a la idea que estos contenidos son muy puntuales en referir una serie de impactos en diversos temas y en catalogar esta zona como área verde y me parece que esa riqueza, en esa motivación, debería de servir de base para la elaboración no solamente de alguna fundamentación en lo que hemos venido insistiendo en esta Comisión de Desarrollo Metropolitano, que todo lo que tenga que ver con la parte de vialidad se tenga que atender de manera integral con un enfoque en este tema.

Decir que aquí estamos viendo la gran necesidad y al mismo tiempo la carencia de un programa integral con una visión metropolitana en el tema de vialidad. Hay estudios muy importantes, incluso hay un estudio de parte de la UAM que establece que el eje fundamental de la vialidad metropolitana está integrada por

vías de penetración y perimetrales, que las primeras son de acceso controlado, aunque parte importante de algunas de ellas como el Anillo Interior o el Periférico aún cuentan con tramos que no tienen esas características. Las vías perimetrales por el oriente y el norte son libres, mientras que por el poniente son de cuota en su primer tramo, Lechería-La Venta, y sé que por ahí hay algún proyecto de desarrollar otra vialidad en esta zona.

Esta red vial troncal es soporte de un fuerte porcentaje de los viajes metropolitanos largos, o como les llaman, de largo itinerario porque la conformación orográfica del Valle de México, la conformación topográfica no le permite que haya otras alternativas.

El programa de ampliación de los ejes viales dio por resultado opciones alternativas para todo lo que corresponde al Distrito Federal, para la fluidez en esta zona, pero no hay una situación equiparable en la zona metropolitana del Valle de México correspondiente al propio Estado de México.

Este y otros estudios y esta motivación, yo en este momento pongo a la consideración de la Comisión si pudiéramos proponer al Gobierno del Distrito Federal y aquí a través del Secretario presente, el que se elabore un plan metropolitano integral de vialidad, porque además mi preocupación ha sido cada vez mayor a medida que nos van informando lo que existe y lo que no existe. Veo que esto ha sido tratado de manera tan desarticulada, tan dispersa, tan aislada y además de otros pendientes de estudios por efectuar, como aquí ya se señaló, que ahora tendríamos que ver ¿cuál es ese conjunto de acciones que usted ha referido? ¿Qué podemos identificar desde el punto de vista de su área y, sobre todo, qué autorizaciones se requieren, además de las alternativas que ya planteó ese tema el diputado Lima? Porque el delegado de Cuajimalpa nos decía que no necesariamente es traer la alternativa, sino que habría la posibilidad de que el Estado de México, en el supuesto de que cumpliera todos los requisitos para lo que ya construyó, pudiera darse por otro tramo que también él mencionó.

No lo quiero señalar aquí porque quisiera conocer su punto de vista, sería una pregunta específica, ¿qué otras alternativas pudiera encontrar el Estado de México para poder conectarse una vez que ya estamos hablando a toro pasado?

También ¿qué acciones y qué autorizaciones identifica en el ámbito de su responsabilidad para poder en el supuesto de que así lo sustentara ese estudio integral que se pudiera construir esta vialidad tan importante?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputada Segura Rangel.

Señor Secretario, de nueva forma le doy la más cordial bienvenida y para nosotros es muy importante su comparecencia y que nos pueda dando sus puntos de vista, pero sí comentarle que prácticamente cuando se dio la comparecencia del Jefe Delegacional de Cuajimalpa, nos mencionaba que no existía ninguna autorización por parte de la demarcación para que se diera prácticamente esta construcción del puente de la Barranca de Hueyatenco, en lo que corresponde a Cuajimalpa de Morelos.

Prácticamente usted ha planteado que sí había un determinado acuerdo con anteriores funcionarios de la demarcación, pero que todo esto prácticamente se tenía que dar a partir de que se hicieran distintas acciones y de impacto ambiental que prácticamente no se han cumplido. Precisamente por esa misma circunstancia creo importante destacarlo de entrada.

Segundo, también el día de ayer la Procuradora Interina de la PAOT nos manifestaba que ya existe un deterioro ambiental, que sí hay un impacto que lastima prácticamente no solamente a la Barranca, sino también a la zona del Distrito Federal por esta obra que se ha venido dando, no solamente por el relleno de la Barranca, sino también que se ha afectado incluso a los mantos acuíferos.

Por esta misma circunstancia también hemos venido planteando, su servidor es vecino de Cuajimalpa, los vecinos prácticamente nos han estado insistiendo mucho en que sí habría una afectación vial importante no solamente en Paseo de la Reforma, en Constituyentes, en la Carretera México-Toluca, en Palmas, en la

parte de Alvaro Obregón, lo que es prácticamente la Avenida Vasco de Quiroga, en la Avenida Tamaulipas y obviamente se generaría un conflicto vial de enorme envergadura, prácticamente ahora tardamos alrededor de una hora para transitar por alrededor 5 ó 6 calles, y prácticamente para llegar al Distrito Federal nos toma sí bastante tiempo.

Por tal motivo también me permito entregarle, señor Secretario, el día de ayer entregué a la Oficina del Jefe de Gobierno un escrito prácticamente de lo consideramos que tiene ser precisamente, distintas ampliaciones de entronques y de distintas avenidas que creemos que es conveniente adecuar con este Fondo Metropolitano que se creó por el Congreso de la Unión y también por el Fondo Mixto Metropolitano que se creó desde la Asamblea Legislativa.

También le hago entrega copia de una denuncia que hicimos el día de hoy vecinos de Cuajimalpa de Morelos y un servidor, una formal denuncia en contra de quienes resulten responsables por el daño ambiental causado en la Barranca denominada de Hueyatlaco.

Creo que es importante que tenga esta información adicional, señor Secretario, y me da gusto que usted tenga una visión respecto a que las acciones viales que se tengan que dar en esta zona poniente de la Ciudad, tengan que darse con una visión prácticamente integral.

No podemos hablar de que la problemática solamente es para el Distrito Federal, es un problema metropolitano que impacta seriamente al Estado de México, al Municipio de Huixquilucan y obviamente a las Delegaciones Miguel Hidalgo, Alvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos.

Por esta misma circunstancia le pregunto, señor Secretario, ¿qué opciones viales tiene contempladas para el poniente de la Ciudad de México?

Por otra parte, ¿la Secretaría que usted encabeza tiene coincidencia con el proyecto vial de la Barranca de Hueyatlaco?

Creo que prácticamente tenemos que darnos la oportunidad, Secretario, el día de ayer manifestaban algunos diputados en la Comisión Permanente, que es

importante los puentes de comunicación, los vínculos y yo manifestaba ayer que sí son importantes los puentes, pero no trasgrediendo los ordenamientos jurídicos del Distrito Federal y también no lastimando el medio ambiente precisamente del Distrito Federal.

Hemos manifestado los diputados de la Asamblea Legislativa, de distintas fracciones parlamentarias, que estamos en contra del cambio del uso de suelo, que estamos en defensa de las zonas limítrofes del Distrito Federal, y en consecuencia, creemos que es muy importante este plan integral metropolitano.

Coincidimos muchos diputados, que se tenga que prácticamente considerar no solamente las vialidades, las adecuaciones viales, sino también el transporte, un transporte moderno que conecte de forma importante al poniente de la ciudad de México, pero también la recuperación ambiental; las barrancas están siendo severamente lastimadas, no solamente la de Hueyatenco, prácticamente distintos ríos, como ahora el río "Borracho", ahora en vez de ser ríos de agua natural, son ríos de aguas fétidas. Por eso se necesita precisamente un plan integral y una verdadera comunicación entre el Gobierno del Distrito Federal y el gobierno del Estado de México.

Mi pregunta adicional es: ¿Se ha tenido en la administración actual ya algún contacto, algún avance con el gobierno del Estado de México y el Gobierno del Distrito Federal, precisamente para puntualizar que no es a través de una postura, de un gobierno en lo particular, donde se puedan resolver sus posturas, sino que debe de ser entre una relación importante entre ambos gobiernos? ¿Existe ya una relación en este sentido? ¿Si hay avances o no hay avances?

Por sus respuestas, muchas gracias, señor Secretario, y le cedemos el uso de la palabra, Secretario, para que dé respuesta a los planteamientos que han hecho los distintos diputados.

EL C. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Presidente. Yo quisiera hacer un comentario general, porque se repite en las tres intervenciones de los diputados, una preocupación que me parece es la de fondo.

Es la opinión que tiene hasta este momento el Gobierno del Distrito Federal, es que no podemos adelantar ninguna proposición de alternativa o alternativas, porque lo que nosotros estamos planteando, es empezar por el principio, es decir, primero el estudio, no se pueden hacer propuestas porque se le ocurrió a alguien o en respuesta al interés de grupos de interés como es, hasta este momento, el caso que estamos comentando.

Primero tiene que haber un estudio que coloque en la mesa, las identidades de necesidades, de posibilidades, cualquier proposición con todo respeto a los que la hacen sin los estudios son meras ocurrencias y los gobiernos no estamos para ocurrencias, estamos para dar respuestas puntuales, sabiendo que son viables y que van a resolver problemas. No hacer esto puede colocarnos en la coyuntura que estamos ahora, se toman decisiones con base en necesidades de particulares y se pretende colocar el interés general del Distrito Federal subordinado ya como decía la diputada Rangel Segura, atoro pasado.

De ninguna manera, el Gobierno del Distrito Federal asume como un hecho consumado que deba de asumir en relación a la conexión de la Barranca de Hueyatenco con Cuajimalpa de Morelos, el Distrito Federal, o sea no lo podemos asumir como un hecho consumado, en torno al cual solamente ahora hay que ver cómo nos adecuamos.

Entonces quiero subrayar que en el convenio que hemos entregado a ustedes, que suscribieron de manera puntual, el entonces Jefe Delegacional Francisco de Souza, de Cuajimalpa, el entonces Presidente Municipal Guillermo Espinosa Cruz y en representación de los gobiernos centrales o estatales, el doctor Higinio Martínez Miranda, que era entonces el Coordinador General de Programas Metropolitanos del Distrito Federal y el licenciado Gustavo Cárdenas Monroy, Secretario de Desarrollo Metropolitano del Estado de México.

¿Qué dice en el punto cuarto en su segundo apartado? Dice textualmente: "Analizar conjuntamente". Primero el analizar conjuntamente no existe hasta ahora. "...y formular en su caso un proyecto integral de vialidad de la zona que incluye un tema que es la Barranca de Hueyatenco", no que la Barranca de

Hueyatlaco defina la parte regional. Al revés, pudiera ser que la Barranca de Hueyatlaco sea el último interés del estudio, según ese estudio defina las necesidades.

Entonces, es muy importante este punto donde está claramente, explícitamente y cuidadosamente expresadas las palabras que marcan el interés, primero, del estudio; dos, que tiene que ser integral, y tres, que tiene que ser conjunto. Entonces no hay ninguno de estos tres requisitos.

Por tanto, para el Distrito Federal el tema no puede desarrollarse ni puede aceptarse en las características y condiciones en que se encuentra al momento actual. Eso en primer lugar.

En segundo lugar, por supuesto que estamos haciendo un comentario sobre una vialidad, pero sería una ofensa al conocimiento, a la inteligencia de la ciudad, de ustedes como diputados, del Gobierno del Distrito Federal tener la ingenuidad de ver que el tema es solamente vial. Al conectarse la vialidad de la Barranca de Hueyatlaco con Cuajimalpa, que es una delegación que fue excluida del Bando 2 que emitió el Jefe Delegacional entonces, Andrés Manuel López Obrador, porque se pretende que esa zona de la Ciudad de México, la delegación Cuajimalpa, que es parte de las delegaciones que contribuyen a la sustentabilidad de la ciudad, sea agredida con un desarrollo urbano a costa de las áreas verdes, de las áreas de conservación, de las áreas agrícolas que todavía prevalecen en esa delegación.

Entonces, ese desarrollo vial impactará brutalmente no sólo en el flujo de vehículos, que eso se va a notar en forma inmediata, sino que impactará de manera brutal también las áreas de conservación, las áreas agrícolas, las áreas verdes de una delegación que se pretendió resguardar justamente a la luz del bando 2.

No es casual que el entonces Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador, mandó poner este aviso público en los límites de Cuajimalpa con Huixquilucan advirtiendo y respondiendo a lo que ya se veía venir como una presión de particulares sobre el interés no solamente, vuelvo a subrayar, vial. Eso sería reducir significativamente el problema. Es un asunto que

tiene repercusiones ambientales, tiene repercusiones urbanas, tiene repercusiones sociales, tiene repercusiones viales.

Entonces, por esas razones es que nosotros, me parece a mí que con todo respeto no debiéramos meternos ahora a decir: qué alternativa al hecho. Sería una ingenuidad imperdonable desde el interés de la Ciudad de México. De ninguna manera.

Primero el estudio. Un estudio vial, no. Es un estudio global, integral de las condiciones urbanas, ambientales, sociales, económicas y también viales. No hacerlo de esta manera, insisto, sería una ingenuidad muy grande de parte de la Ciudad de México y yo creo que ustedes están en la ruta correcta de estar valorando el conjunto de estas implicaciones para tomar al final del camino una opinión seria, responsable en la que, como he señalado, no se trata de tener una oposición en sí misma porque somos entidades distintas, de ninguna manera, porque somos partidarios de la integración metropolitana, pero esa integración metropolitana tiene que asumirse con mucha responsabilidad, de forma global e integral en todos sus sentidos.

Los estudios de 2002 a la fecha no existen, o sea cada que se ha tocado el tema se pacta que hay estudios, y por eso he señalado al final de mi intervención que estas acciones unilaterales agreden y ofenden la relación institucional entre dos entidades, ¿por qué?, porque si está pactado, comprometido por las personas legalmente facultadas para comprometer interés colectivo de entidades y de entidades, entonces por qué no cumplimos con nuestros compromisos, que es hacer un estudio y que sea integral, y teniendo ese estudio que sea integral entonces convenir en la comisión metropolitana, como dice aquí, los acuerdos operativos y puntuales, que no serían solamente de carácter vial sino tendrían que ser qué hacemos para preservar las barrancas, qué hacemos para preservar los ríos, qué hacemos para preservar los suelos de conservación o de uso agrícola, cómo evitamos que la carga vial ahogue, resuelva el problema de los vecinos de Huixquilucan pero venga a deteriorar la calidad de vida de habitantes de por lo

menos tres delegaciones de la Ciudad de México: Cuajimalpa, Miguel Hidalgo y Alvaro Obregón por lo menos.

Entonces, por eso es muy importante insistir en que se ha incumplido de parte del Estado de México y de los desarrollos inmobiliarios que están presionando por la vía de los hechos a imponerle a la ciudad la construcción de este puente con el principio que es los estudios.

Por eso yo lo digo en una frase coloquial, antes de hacer el guisado de liebre primero hay que tener la liebre, porque es lo que nos va a permitir hacer todo lo demás.

Nosotros conocemos del proyecto del Circuito Interior Mexiquense, es un proyecto local, no queremos opinar sobre eso porque corresponde al interés y desarrollo propio de otra entidad.

¿Qué es lo que nosotros sí podemos decir en términos de la búsqueda de acuerdos y la búsqueda de tener consensos en materia de vialidad y de transporte? Ahora sí, producto de un acuerdo entre las dos entidades, incluso entre las dos entidades y con participación del Gobierno Federal, la Cámara de Diputados, la Cámara de Senadores aprobaron para el Fondo Metropolitano 5 millones de pesos para el año 2007. Esos 5 millones de pesos son para realizar dos estudios, uno en la zona norte de la ciudad, que tiene problemas también muy severos de vialidad y de transporte y dos en la zona poniente de la ciudad.

Entonces, apenas se está definiendo este proceso, la primera reunión que haya en el año 2007 de la Comisión Metropolitana tenemos que abordar la concreción de estos dos estudios para los cuales están destinados 5 millones de pesos aprobados por el Congreso de la Unión para el año 2007.

Obviamente que el interés de nosotros es remarcar, como dice la diputada Segura, la necesidad de un programa integral para las vialidades, eso es nuestro objetivo y nuestro propósito; pero además diría yo adicionalmente a estos dos estudios, para los cuales ya hay 5 millones de pesos del Fondo Metropolitano, también el tercer apoyo económico que existe para 2007 del mismo Fondo Metropolitano está ya contratado el estudio con el INEGI que habrá de decirnos

las necesidades origen-destino de las 16 delegaciones del Distrito Federal y de 47 municipios conurbados del Estado de México.

Es decir, con estos dos estudios en el año 2007 vamos a poder tener la claridad puntual, concreta, específica de cuáles son las necesidades y por dónde empezar a hacer obras de distinto tipo y género que den respuesta a las necesidades viales y de transporte del conjunto de la zona metropolitana.

Por lo que nos señaló el diputado Alejandro Ramírez, estamos en el estudio, conozco perfectamente bien Cuajimalpa, sabemos que usted es diputado por la zona, es vecino de la zona y todos los que conocemos Cuajimalpa sabemos que desde hace muchísimos años de origen tiene problemas severos de vialidades. Entonces nosotros estamos haciendo estudios no sólo para que pudieran hacerse trabajos con Fondo Metropolitano, la parte interior de la delegación, obviamente requerirán fondos públicos del Gobierno del Distrito Federal y estamos nosotros integrando ya las bases para convocar a diversos actores, donde ustedes serán parte fundamental, los diputados de la Asamblea Legislativa, para hacer la propuesta del programa 2006-2012 de vialidades de la Ciudad de México, es algo que vamos a construir muy próximamente, sobre unas bases de convocatoria a que participen diversos actores de la ciudad en la construcción de este programa integral.

Hay contacto con el Estado de México, yo les voy a entregar una carta que envíe al Secretario de la Comisión de Transporte, les voy a hacer una entrega en este momento, y he recibido en respuesta la posibilidad de tener una primera reunión en los próximos días con el Secretario de Transporte y Vialidad del Estado de México para personalmente iniciar contactos y pláticas, no solamente sobre este tema, este tema es el de la coyuntura, sino necesitamos empezar a tener una relación para el conjunto de los asuntos que tienen que ver con el transporte y la vialidad en la zona metropolitana. Entonces yo les voy a entregar la carta que le envíe el 8 de enero al licenciado Gerardo Ruiz Esparza, que es esta carta, les entrego una copia. Y estamos esperando la respuesta del señor Secretario del Estado de México.

Serían los comentarios generales y particulares que yo quería hacer.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias al licenciado Armando Quintero, Secretario de Transporte y Vialidad.

Pasaríamos, conforme al formato aprobado por esta Comisión, a una ronda de réplica y me gustaría saber si algún diputado desea hacer uso de la palabra en este sentido.

Diputado Antonio Lima, la diputada Carmen Segura Rangel y el diputado Enrique Vargas.

Le damos la más cordial bienvenida al diputado Enrique Vargas, integrante de esta Comisión.

El diputado Ricardo Antonio Benito León, y el de la voz.

Tiene el uso de la palabra, para réplica, el diputado Antonio Lima Barrios.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Gracias, diputado Presidente.

Me parece que hay coincidencias con el Secretario de Transporte en el enfoque metropolitano y en la metodología, yo creo que ha sido un gran avance el que se ha insistido en el tema metropolitano y que se insista en ese enfoque y que el gobierno a través de la Secretaría de Transporte retome esa parte del enfoque y me parece conveniente este ejemplo coloquial, pero que habla de una metodología de que efectivamente primero hay que tener un diagnóstico y un estudio de cada uno de los problemas.

Sin embargo creo que también es importante reconocer que hay rezagos y que a los rezagos siempre le entramos de una manera reactiva y pongo tres ejemplos de lo que en este momento se está haciendo y que son reacciones a una problemática generada a lo mejor en otro momento, pero que así va a ser y que en lo futuro la idea tal vez sería que este gobierno estuviera en función de la reacción de la coyuntura de la problemática que se presenta.

Yo pongo estos tres ejemplos, por ejemplo en el caso de lo que a finales de los 80 se hizo, las obras viales de la ampliación de la entrada que conecta Insurgentes

con Ecatepec y fue precisamente como resultado de esa obra, tuvo que ver como resultado de la explosión que se dio en la zona de Ecatepec y de Coacalco, de la oferta de vivienda, que tuvo que ver con el encarecimiento de la vivienda en la Ciudad de México y la expulsión natural que se dio a partir de los sismos del 85 y entonces se tuvo que hacer obra ahí en los Indios Verdes.

De igual manera el asunto del Eje Troncal Metropolitano que hasta esta administración que terminó y la que va a empezando y que ahí todavía tiene pendiente concluir con esta obra muy importante para la Ciudad de México, de igual manera fue una reacción igual al desarrollo inmobiliario que se dio en los 70, 80 en la parte de Aragón y en la zona de Ecatepec, donde precisamente el sistema, el Eje Troncal va a salvar una problemática que ya había resultado caótica en la parte de la Avenida Central y su entronque con la Avenida 608 ya en el Distrito Federal y Oceanía, y creo que eso es muy importante. Pero igual, es un asunto que se está reaccionando a una problemática que existe.

Es el mismo caso del Distribuidor Vial de Zaragoza, que en este momento se está realizando, efectivamente como producto de este enfoque metropolitano, pero que igual es una reacción a una creciente demanda y por qué no decirlo de esa manera, del negocio inmobiliario que se dio a partir de las repercusiones, las benéficas que tuvo y que aquí lo hemos señalado del Bando Dos, pero también las negativas que tuvo en términos de que el Bando Dos también propició en términos de mercado, pues el surgimiento de oferta de vivienda mucho más barata que la del Distrito Federal en la zona conurbada y fue el caso de los Municipios de Chalco y los municipios que colindan con el oriente del Distrito Federal y precisamente hoy el Eje, el Distribuidor Vial Zaragoza estaría solucionando un problema derivado de una necesidad de vivienda que tuvo que ver con el negocio inmobiliario de los desarrolladores en la parte de Ixtapaluca y del Valle de Chalco.

De tal manera que bueno esa es la historia que ha ocurrido y en este momento se tiene previsto y este Gobierno está planteando revertir de alguna manera y nos referimos particularmente aquí a este desarrollo de Bosque Real, creo que me parece conveniente el que el Gobierno plantee detener eso en tanto efectivamente

se tienen los estudios correspondientes, aún cuando no hay una, lo manifestó a lo mejor desde el punto de vista institucional es correcto lo que el Secretario nos ha planteado, de no opinar respecto al desarrollo del sistema, del Circuito Exterior Mexiquense, pero en otro momento va a ser necesario hablar de ese tema y va a ser necesario hablar sobre de ese tema porque el desarrollo de estas vialidades en el Estado de México tienen que ver con un esquema de financiamiento privado y tiene que ver con que sí se está pagando peaje y lo digo por la zona norte en donde el Circuito Exterior Mexiquense pues se paga, y estamos hablando de otro anterior que tiene que ver con la carretera que se llama El Peñón-Texcoco, donde igual entronca con lo que sería la parte de atrás del aeropuerto que entronca con el Eje Metropolitano.

De tal manera que pareciera que en el Estado de México tienes esa visión de sí desarrollamos vialidades, sí damos esa posibilidad, pero lo hacen en un esquema, pero de una manera responsable creo yo el Distrito Federal no ha pensado en eso, pero qué hacemos si en otro lado, en el Estado de México sí lo hacen.

Es un tema que no es de este momento, pero que sí lo tendríamos que estar analizando y creo que la opinión del gobierno en breve, supongo por lo que ha expresado aquí el licenciado quintero, también como resultado quizás de un análisis de esa situación, se podrá tener una alternativa..

Entonces yo creo que coincidimos y reitero, si esta administración está teniendo esa idea de revertir de que efectivamente primero veamos los impactos y después demos las alternativas, creo que me parece conveniente y creo que es un avance muy importante el que nosotros estamos teniendo de parte del gobierno del Distrito Federal a través del Secretario de Transporte una definición que creo que es muy importante para el asunto de este tema el puente de Hueyatenco, que repito, es detonante de una problemática mucho más general.

Muchísimas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Antonio Lima Barrios, le cedemos el uso de la palabra a la diputada María del Carmen Segura Rangel.

Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA MARIA DEL CARMEN SEGURA RANGEL.- Gracias, diputado Presidente.

Para hacer algunas precisiones, licenciado Armando Quintero, en esta Comisión de Desarrollo Metropolitano estoy plenamente cierta y así lo puedo señalar, que no somos ninguno de sus integrantes ingenuos.

Tenemos una gran responsabilidad y también la gran conciencia de que no corresponde ni a un funcionario ni es temática exclusiva de usted o de algún asunto que viniera a corresponder exclusivamente a su área, precisamente por eso es que se han abierto espacios en diversas temáticas y el día de hoy es la tercera comparecencia, tendremos todavía en adelante algunas otras visitas y con esa responsabilidad es que hemos estado tratando de identificar y en ese sentido era mi pregunta: ¿Qué escenarios y yo hubiera esperado por lo menos, qué acciones competenciales, si no desde el punto de vista ya de una definición con base en un estudio, sí su competencia técnica?

En este contexto, yo no estaría atribuyéndome el que se diga que hay ingenuidad de mi parte por el hecho de haber preguntado desde un punto de vista que sí corresponde al ámbito de su competencia, sobre todo porque el delegado de Cuajimalpa señaló que debido a las protestas de los vecinos y a su propio punto de vista, el uso del suelo en ese 5 por ciento que corresponde de un cambio que ahora es habitacional para que pudiera generarse la edificación de esa vialidad, que él no estaba en el ánimo de otorgar esa autorización.

También ya hemos escuchado en voz de los diversos partidos políticos en la Asamblea, que no se estaría otorgando un cambio de uso del suelo.

Con esto tendríamos que vislumbrar algunos escenarios, si no desde el punto de vista de una definición contundente de su área que también yo así lo entiendo y lo comparto, que tiene que ser algo que implica la mayor responsabilidad por todas las repercusiones e intereses que hay aquí, también como ya se dijo el principal interés es la comunidad, es el bien de la comunidad.

Sin embargo, sí me hubiera gustado escuchar algo más concreto, sobre todo porque aquí vemos que este convenio tiene casi 4 años y medio que se suscribió y

hace 4 años y medio se dijo háganse los estudios y en sus cláusulas octava y novena, aquí dice en la octava, que se coordinarán con la participación de aquellas dependencias y unidades administrativas de la administración pública tanto del Distrito Federal y del Estado de México que tengan competencia en cada una de las materias, entonces ya se están tardando un poco en la realización de ese análisis integral y yo esperarí entonces alguna definición técnica, de ninguna manera en otro sentido de parte de usted.

Luego en el noveno, en el punto noveno de sus cláusulas dice, no perdón, en el décimo dice que las partes celebrarán reuniones de trabajo por lo menos una vez al mes para evaluar las acciones realizadas en el marco del presente acuerdo. Hace 4 años y medio que debieron estarse reuniendo cada mes.

Entonces, yo dejaría la pregunta: ¿cuánto más tendremos que esperar para no ser tachados de ingenuos ni tampoco de persistentes en que queramos una definición por parte de las autoridades?

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias a la diputada María del Carmen Segura Rangel, integrante de esta Comisión. Tiene el uso de la palabra el diputado Ricardo Benito Antonio León.

EL C. DIPUTADO RICARDO BENITO ANTONIO LEON.- Reiterar nuestra bienvenida, señor Secretario, a esta Asamblea Legislativa, que también fue parte o se ha desempeñado.

Efectivamente, los trabajos que se han estado realizando con esta problemática, este famoso puente, vienen de tiempo, no es de ayer para hoy. Sabemos también que usted tiene poco tiempo de haber tomado esta Secretaría, pero sí es importante saber qué información tiene usted del anterior Secretario con lo que respecta a este problema que se está dando en este momento y que está obligando al Gobierno del Distrito Federal a invertir un dinero que a lo mejor no estaba contemplado en estos estudios de impacto ambiental, de todo lo que se ha vertido aquí.

Efectivamente, también el documento dice que se realizarían reuniones mensuales, de balance y análisis y eso quisiéramos conocerlo para tener más ampliamente el conocimiento sobre cómo pueden determinarse las futuras acciones de lo que va a repercutir o no va a repercutir, según la determinación que se tome, para los efectos que se pueda terminar esta obra.

Creemos que la responsabilidad de usted ahora es llevar a buen término todo lo planteado en esta Secretaría, pero sí nosotros como Asamblea Legislativa hoy que estamos en este Recinto, queremos decirle que vamos a defender todo lo que beneficie a los ciudadanos del Distrito Federal, pero también vamos a estar en contra de lo que perjudique.

Esto debió haber tenido todo un planeamiento, todo un proyecto, todo un trabajo conjunto para poderlo realizar. Definitivamente en este momento creemos que no se ha dado así, por los elementos y hechos que están vertiendo en este momento.

Queremos decirle que cuenta con todo nuestro respaldo como legisladores para defender los intereses, porque para eso fuimos nombrados por los ciudadanos de esta capital.

El trabajo conjunto es lo que requiere la ciudadanía, velando siempre por los intereses que le beneficien.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Ricardo Benito Antonio León. Tiene el uso de la palabra el diputado Enrique Vargas Anaya, integrante de esta Comisión.

EL C. DIPUTADO ENRIQUE VARGAS ANAYA.- El asunto de la Barranca de Hueyatlaco, esta vialidad que quedó inconclusa y que esperamos que así quede, vino a traernos nuevamente a la realidad de los conflictos metropolitanos, señor Secretario. Son conflictos añejos, son conflictos que no son de este momento, que se han generado por falta de comunicación entre una unidad y otra y sobre todo porque al Distrito Federal no se le reconoce como una entidad federativa como parte de la Federación.

Es decir, nosotros como el caso de esa vialidad que se está construyendo, el Distrito Federal fue sorprendido, por la información que tenemos, como si hubiera sido un asunto que nada más se construía y ya y obligatoriamente el Distrito Federal hubiera tenido que aceptar que se construyera esa nueva vialidad, sin que le importara al Estado de México, sin haber hecho estudios de impacto sobre lo que iba a implicar para el Distrito Federal.

Podríamos hablar de los conflictos generados en todos los alrededores del Distrito Federal, en todos los acceso de comunicación entre el Estado de México y el Distrito Federal, pero tenemos el caso particular de esta problemática que estamos investigando, qué se puede hacer con ella en este momento.

El problema del transporte evidentemente ha sido agravado y se viene agravando paulatinamente dada la eclosión inmobiliaria que hay en el Estado de México con el agravante de que se crean grandes zonas de nuevas viviendas pero no se crean polos de desarrollo en el Estado de México y por supuesto tampoco se crean nuevos empleos y toda la gente que se va a vivir allá tiene que regresar al Distrito Federal a trabajar, que ese es uno de los grandes problemas.

Por ejemplo, toda la zona de la gente que vive, que teóricamente beneficiaría con la construcción de la vialidad de Huayatlaco es gente que viene a trabajar al Distrito Federal o viene a estudiar o viene a hacer su actividad social en el Distrito Federal; como lo mencionaban ayer, son zonas de alto nivel económico y que casi prácticamente no hay transporte público, y que eso no entró dentro de un estudio de viabilidad.

Creo que será conveniente que aquí en esta Comisión y en la Asamblea Legislativa apoyemos a la Secretaría de Transporte y Vialidad para hacer un estudio integral sobre el transporte y poder construir los acuerdos necesarios para que pueda irse resolviendo paulatinamente este problema.

Nosotros aquí desde la Asamblea Legislativa gestionamos un incremento para el Fondo de Desarrollo Metropolitano de 3 mil millones de pesos, que afortunadamente se logró. Creo que buena parte de esos recursos podrán ser bien utilizados en un estudio, primero en un estudio de impacto de las vialidades y

posteriormente tomar las decisiones que sean necesarias, pero sobre todo se necesita un acuerdo desde mi punto de vista de alto nivel con el Gobierno del Estado de México para construir esos polos de desarrollo y esos polos de empleo porque la Ciudad de México no va a poder resistir más una presión de flujo, de gente que trabaja aquí en el Distrito Federal, que creo que el transporte, la gente que entra y sale de la Ciudad de México todos los días es alrededor de 3 ó 4 millones de personas diarias, entonces creo que será muy conveniente trabajar en esto.

Yo no sé cuáles sean los planes de la Secretaría, si tienen ustedes ya algún diagnóstico sobre este asunto que nos permita poder trabajar de común acuerdo con el Gobierno del Distrito Federal para poder buscar salidas al problema.

Sobre todo ya que está este problema ahí en el puente de Huayatlaco, si han ustedes investigado o si hay principios de acuerdo para buscar una alternativa a esa vialidad que obligatoriamente van a tener que tener los vecinos que viven en Huixquilucan.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias por sus cuestionamientos al diputado Enrique Vargas Anaya.

Doy la más cordial bienvenida a nuestros diputados amigos que se incorporan a esta reunión, al diputado Daniel Salazar Núñez, integrante de esta Comisión, al diputado Tomás Pliego, esta es también comisión de ustedes cuando ustedes gusten venir, al diputado Sergio Cedillo, bienvenido diputado Sergio Cedillo.

Estamos en la ronda de réplica, ustedes prácticamente acaban de incorporarse a la reunión, no sé si gusten hacer uso de la palabra. Bien.

Señor Secretario, ¿por qué la tardía señalización o acción por parte del Gobierno del Distrito Federal? Lo pregunto porque prácticamente distintos miembros de esta Comisión recorrimos la Barranca de Huayatlaco y prácticamente la semana pasada todavía seguían construyendo en la zona, y los distintos pronunciamientos del gobierno del Estado de México es va a seguir la obra.

Prácticamente en esta semana la Comisión Nacional del Agua clausura momentáneamente la obra hasta que no se entreguen los documentos respecto a las distintas autorizaciones que supuestamente tiene para construir esta obra. Pero sí nos preocupa, ya ha habido, lo reitero, un impacto ambiental en la zona también para el Distrito Federal en este convenio que usted nos entrega el día de hoy, que no nos lo entregaron en la etapa de la comparecencia del jefe delegacional. Como usted bien lo dice y se plantea aquí, lo plantea también la diputada Carmen Segura Rangel, que se tendrían que haber dado por lo menos reuniones mensuales, y sí nos preocupa precisamente cuál va ser, adicional a lo que usted ha comentado, Secretario, que me parece muy atinado distintas posturas respecto a la planeación y que nos se permitirían ciertas acciones, pero sí me preocupa y la pregunta adicional sería ¿cuál va a ser la actuación, habría algunos planteamientos adicionales más enérgicos por parte del gobierno de la Ciudad de México respecto a este asunto?

No porque sea coyuntural, me refiero fundamentalmente porque se está afectando en verdad a muchos ciudadanos del Distrito Federal. No se trata tampoco de una confronta entre legisladores o entre vecinos del Distrito Federal y del Estado de México, lo reitero, se trata de una defensa muy puntual de los ordenamientos del Distrito Federal y aquí mismo prácticamente nuestros vecinos han estado en una práctica de violentar los acuerdos con el Distrito Federal, cuestión que me parece una práctica no adecuada.

Evidentemente, creo que es muy importante reconstruir y orientar esa comunicación entre el Distrito Federal y el Estado de México, no para en detrimento de los vecinos del Distrito Federal, sino fundamentalmente, evidentemente para salvaguardar los intereses de los capitalinos y también para la mejora de los intereses de nuestros vecinos del Estado de México. Prácticamente yo creo que a partir de que se dé este diálogo o esta comunicación, qué bueno que hizo llegar usted un documento que nos muestra al Secretario de Comunicaciones del gobierno del Estado de México, que entiendo que todavía no tiene respuesta, me parece también muy lento esta comunicación o respuesta por parte del gobierno del Estado de México, y en ese sentido sí privilegiar la

comunicación, que se dé esta planeación, estos estudios que, afortunadamente, no solamente como lo decía el diputado Enrique Vargas sobre el Fondo Común Metropolitano, sino también con el Fondo Mixto Metropolitano que creó esta Asamblea Legislativa.

Le agradecemos también la invitación que nos hace a la participación de los temas viales metropolitanos, esperamos esa invitación puntual para los días en que se dé y ojalá nos pueda dar sus respuestas a esta réplica, señor Secretario. Muchas gracias.

EL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Alejandro Ramírez.

En primer lugar, una disculpa si se malentendió el sentido de mi concepto de ingenuidad, no tiene que ver con nadie, menos en lo personal, ni siquiera con la propia Asamblea, sino yo hablaba de que sería una ingenuidad de la ciudad que viéramos el tema básicamente como un tema vial, como un asunto de graves consecuencias viales, por supuesto que tiene graves, muy graves consecuencias viales, a eso era básicamente a lo que me refería, a ninguna otra consideración, en todo caso ofrezco una disculpa si no me expliqué cabalmente, pero ese es el sentido. O sea tengo la claridad de que esta vialidad como sucede con todas las vialidades en cualquier parte del mundo y en nuestro país y en la ciudad, cada que se abre una vialidad que moderniza, que agiliza, trae aparejado que en su entorno viene el desarrollo urbano con todas sus consecuencias y obviamente tenemos que ser precavidos para que una Delegación como Cuajimalpa que tiene todavía y debe mantener una importante zona de conservación y de valor incluso productivo, de valor ambiental y de uso productivo del suelo, pues una obra de esta naturaleza pone en riesgo inminente el retroceso en esta materia. Entonces quería hacer esa primera aclaración.

Lo que dice el diputado Antonio Lima, efectivamente pues venimos en el Distrito Federal y en el Estado de México y yo diría en general en México, venimos reaccionando a previos pulsos y desarrollos regionales, metropolitanos. Bueno prueba de ello es que incluso a nivel federal pues todavía no tenemos las

Comisiones Metropolitanas, la Zona Metropolitana más grande de México es el Distrito Federal y el Estado de México, pero ya hay zona metropolitana en Puebla, hay zona metropolitana en Zacatecas, hay zona metropolitana muy añeja en Durango y Coahuila y hay zona metropolitana en Monterrey.

Ya hay diversas zonas metropolitanas, están creciendo aceleradamente. ¿Por qué? Porque la tendencia en nuestro país apunta contundentemente a la concentración alrededor de las ciudades, de la mayoría de los servicios, de los empleos y entonces este es un tema nacional que hay que abordar y me parece que la Asamblea Legislativa está a un paso adelante al tener esta Comisión y vale la pena pues aprovechar esta existencia para que pues se pueda tratar más rápido y no solamente estar reaccionando a hechos previamente consumados como lo señala el diputado Antonio Lima.

Creo también que evidentemente no estamos en cero, o sea hay primeros pasos que se han iniciado no en este momento, sino pues hace apenas dos años para acá, se han iniciado acciones, porque contacto y relación ha habido durante muchos años. Pero tiene razón en el señalamiento la diputada Carmen Segura, de que han sido reuniones en instancias metropolitanas más formales que reales, con muy pocos resultados prácticos hasta muy recientemente; muy recientemente se han empezado a ver acuerdos que concretan diversas actividades a favor de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Sí insisto en que debemos tener una visión global e integral de la Zona Metropolitana. Por ello los dos estudios a los que me he referido. O sea en el mes de septiembre nosotros tenemos el compromiso del INEGI de tener el estudio de "Origen-Destino" para tener propuestas muy puntuales de la movilidad de los vecinos de las 16 Delegaciones del Distrito Federal y de 47 Municipios del Estado de México.

Ese instrumento va a significar un avance muy importante para poder con base en él tomar decisiones, no ocurrencias, sino decisiones correctas que atiendan a las necesidades regionales y metropolitanas de vialidad y de transporte.

De manera puntual ya he destacado que también contamos con 5 millones del Fondo Metropolitano para estos dos estudios: uno de vialidades en el norte de la Ciudad, bueno de la región, y otro para la parte justamente poniente también de la región. Estos estudios pues apenas los vamos a platicar, su instrumentación, su licitación y su realización, en cuanto haya la primera reunión de la COMETRAVI que yo espero que sea en muy próximos días.

Los escenarios nuestros. Bueno la verdad es que el gobierno actual de la ciudad es un gobierno que va entrando, que estamos todavía en una fase incipiente del conjunto de nuestras responsabilidades, sin embargo, en efecto como ustedes ya tienen en sus manos, yo le envié al licenciado Gerardo Ruiz Esparza, un comunicado para que nos pueda dar información puntual del tema y hay un compromiso de una primera reunión entre el licenciado Gerardo Ruiz y nosotros en los próximos días, probablemente la semana que viene se esté concretando esta reunión, que obviamente haremos pública y les participaremos a ustedes de los eventuales acuerdos que puedan haber en esa reunión.

Desafortunadamente pues no se cumplieron los compromisos ni el estudio ni de las reuniones mensuales. Ya a estas alturas sería difícil entrar a buscar una responsabilidad, el hecho real es que se incumplió el compromiso que está en el convenio que firmaron el entonces delegado, el entonces presidente municipal, el entonces representante metropolitano del Distrito Federal y el entonces representante metropolitano del Estado de México, de esas reuniones mensuales.

En todo caso nosotros pues sí podemos decirles a ustedes y asumir el compromiso, de estarles notificando y participando de la instalación próxima que se haga de la COMETRAVI y de estar alimentando a esta Comisión de todos los acuerdos, de todas las reuniones que ahí se convengan y se programen.

Obviamente asumimos que ya no puede haber una dinámica de omisión alrededor de ningún tema metropolitano, personalmente estoy convencido y partidaria de mirar el conjunto de los problemas que tiene la ciudad, por lo menos sus principales problemas como asuntos no locales, sino como asunto metropolitanos;

agua, drenaje, basura, medio ambiente, seguridad pública, vialidad, transporte, etcétera, son asuntos que sólo parcialmente pueden encontrar soluciones locales.

El fondo de las solución de estos temas, estoy convencido y por ello no habremos de tener una conducta omisa o deslavada en la responsabilidad de participar en la COMETRAVI que es la instancia en la que nosotros debemos estarle dando frutos a la Ciudad de México en los temas que nos competen.

Efectivamente como dijo el diputado Ricardo Benito, pues hay información incluso desde el año 2000, con la información que tenemos del año 2000 ya decía que se hicieran los estudios, ustedes recuerdan mi intervención inicial, hago referencia a eso, pero justamente la parte que ha estado promoviendo la acción de la barranca de Hueyatenco, que debió haber sido la más interesada para la realización de esos estudios, hasta la fecha está en falta en ese tema.

No se ha tenido la claridad en el 2000, 2002, 2004 donde hay convenios, donde hay documentos que comprometen la realización de estos estudios, pues no se han aterrizado y por ello es que es ofensivo a la ciudad que habiendo incumplido la necesaria realización de estos estudios, se esté colocando en la vía de los hechos a través de una autorización que nos tiene en una condición de facto la construcción que conecta al municipio de Huixquilucan con Cuajimalpa y el Distrito Federal.

Los estudios en efecto no nos obligan, diputado Benito, con recursos propios de la ciudad, sino son metropolitanos para los dos estudios, el estudio que está contratado con INEGI de origen destino y estos 5 millones para los dos estudios regionales del poniente y del norte, son fondos en los dos casos metropolitanos.

Lo que comenta el diputado Enrique Vargas, que en efecto este tema de la Barranca de Hueyatenco nos ha traído a la realidad de la necesidad de asumir una visión metropolitana, sí.

Yo creo que en esa medida todo este debate, toda esta polémica que se está dando alrededor de este puente, debe servir para que en efecto el Gobierno del Distrito Federal, el Gobierno del Estado de México y el Gobierno Federal en lo que le compete, asumamos que ya no puede haber dilación, olvido o parálisis producto

de divisiones de tipo partidista, porque en un gobierno gobierna un partido, en otro hay otro partido y en el federal hay otro partido, nos parece que es un momento que se deben alzar las miras, se debe entender que hay temas que rebasan los límites de las banderas y de las siglas de los partidos y que reclaman en consecuencia responsabilidad social, y ahí todos estamos obligados a demostrar nuestra responsabilidad a la hora de asumir decisión.

Los planes están en primer lugar, decíamos al principio, diputado Enrique Vargas, con base en el conocimiento que nos proporcionen los estudios. Tomar definiciones sin los estudios, nos puede llevar a improvisaciones o a ocurrencias que no resuelvan los más urgentes o los más estratégicos asuntos metropolitanos.

Entonces, para no responder a intereses muy puntuales de cualquier tipo, se requiere que tengamos en el curso de este año 2007 estos estudios y sobre de ellos vamos a tener un conjunto de propuestas muy puntuales.

Lo que ha señalado el diputado Presidente, Alejandro Ramírez, por qué una reacción tardía del Gobierno del Distrito Federal. Se estuvo diciendo, desde que se ha conocido el avance de esta obra en distintos momentos, primero por el gobierno saliente del Distrito Federal, que encabezaba el licenciado Alejandro Encinas, en las últimas dos reuniones de la COMETRAVI hay opinión de la representación del Gobierno del Distrito Federal explícita, expresa, puntual en oposición a la construcción de este puente. Esto es muy importante.

Al ingreso del nuevo gobierno también ha habido muy diversas manifestaciones desde el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, y otros funcionarios del Gobierno del Distrito Federal, del arquitecto Arturo Aispuro, de la SEDUVI, de parte nuestra y de otros representantes del Gobierno del Distrito Federal, en abierta oposición a que de esta manera, incumpliendo los compromisos bilaterales en la Comisión Metropolitana, se esté tratando de imponer este puente.

Entonces, sí se ha atendido el asunto. Obviamente el tratamiento ha sido de parte de la ciudad, responsable, institucional. No nos interesa desatar luchas que se desborden de los cauces institucionales y en esa medida juega un papel muy importante esta iniciativa que ustedes han tomado de convocar a diversos

funcionarios de la ciudad, tener la claridad de todo lo que hay alrededor de este tema, desde cuándo están los antecedentes y al final del camino me parece que vamos a poder la Asamblea Legislativa y el Gobierno de la Ciudad tener una opinión común para ponerla en la mesa a discusión institucional con el gobierno del Estado de México.

Finalmente, cuál va a ser nuestra actuación. Esta que hemos señalado: vamos a insistir en la realización de los estudios, vamos a esperar tener primero los estudios para que con base en ellos sepamos cuáles son las acciones que urgen o que son más prioritarias y en función de ello darle alternativas a la comunidad de la Ciudad de México. Ese es nuestro compromiso primario, no único pero primario, y en función de ello es que nos vamos a conducir teniendo la claridad, asumiendo las propuestas para defender la ciudad, somos parte de la zona metropolitana y en esa medida estamos interesados en primero tener los estudios y con base en ellos asumir otros compromisos más allá del Distrito Federal. Son los comentarios que yo quería hacer, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias al licenciado Armando Quintero. Esta Presidencia agradece la intervención de cada uno de los diputados.

Sólo señalar, Secretario, que es importante la labor, la acción que está haciendo el Gobierno del Distrito Federal al convocar al Estado de México para que se den los mecanismos de comunicación, de interlocución. Exhortamos desde la Asamblea Legislativa a que sí se den estos vínculos, siempre y cuando también se dé el respeto necesario a los ordenamientos jurídicos del Distrito Federal, también el respeto al medio ambiente y obviamente a los intereses de los ciudadanos del Distrito Federal encaminados en un beneficio común metropolitano.

Por lo tanto, señor Secretario, como está prácticamente formulado en este formato, le cedemos el uso de la palabra para un mensaje final.

EL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Solamente agradecerles a los diputados de la Comisión de Desarrollo Metropolitano; a usted, diputado Presidente, Alejandro Ramírez Rodríguez, la oportunidad de que desde el área de la Secretaría de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, del Distrito Federal

estemos informando a nuestra comunidad, a ustedes como la instancia legislativa responsable de la representación popular de la ciudad y que podamos en las próximas semanas ir avanzando en la construcción de una visión única que, insisto, ponga en la mesa de los temas metropolitanos una visión integral de la Ciudad de México.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Secretario.

Antes de concluir la propia reunión, quiero informar a los miembros de esta misma Comisión de Desarrollo Metropolitano que estaríamos citando para el próximo lunes, vendrá a platicar con nosotros, a propuesta incluso de los miembros de la propia Comisión, de la diputada Carmen Segura Rangel, del diputado Daniel Salazar, el ingeniero Jorge Malagón Díaz, Gerente de Aguas del Valle de México de la Comisión Nacional del Agua, el próximo lunes a las 11:30 de la mañana en el Salón Luis Donaldo Colosio.

Reiteramos mucho la gratitud al licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal su presencia y comparecencia ante esta Comisión de Desarrollo Metropolitano.

Agradecemos mucho la presencia de los diputados integrantes de esta Comisión, de los medios de comunicación y de los distintos amigos que nos acompañan precisamente a esta comparecencia. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

