

DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES
DEL DISTRITO FEDERAL

MEXICO, D.F., MARTES 25 DE MAYO DE 1993

AÑO II SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES NUM. 13

PRESIDENCIA DEL C. REPRESENTANTE
JORGE ALBERTO LING ALTAMIRANO

II^a

SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA

pág. 2

DECLARACION DEL QUORUM

pág. 2

LECTURA Y APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR

pág. 2

INFORME REMITIDO POR EL C. LICENCIADO DIEGO VALADES RIOS, PROCURADOR GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL, CON RELACION A LOS HECHOS EN QUE PERDIERA LA VIDA EL LICENCIADO HUMBERTO ENRIQUE TIRADO GUTIERREZ.

pág. 4

COMPARECENCIA DEL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES, COORDINADOR GENERAL DEL TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

pág. 5

PRONUNCIAMIENTO DE LOS GRUPOS PARTIDISTAS SOBRE LOS HECHOS OCURRIDOS EL DIA DE AYER, EN LA CIUDAD DE GUADALAJARA, JALISCO.

pág. 51

PRONUNCIAMIENTO EN RELACION CON EL FUNCIONAMIENTO DE LOS HOSPITALES PSIQUIATRICOS EN EL DISTRITO FEDERAL, QUE PRESENTA EL PARTIDO ACCION NACIONAL.

pág. 52

A las 11:15 horas EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a pasar lista de asistencia.

LA C. SECRETARIA MARIA DEL CARMEN BUSTAMANTE CASTAÑARES.- 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 44 Representantes. Por lo tanto, hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Se abre la Sesión.

Proceda la Secretaría a dar lectura al Orden del Día.

EL C. SECRETARIO ROGELIO ZAMORA BARRADAS.- Orden del Día.

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

2.- Informe remitido por el ciudadano licenciado Diego Valadés Ríos, Procurador General de Justicia del Distrito Federal, con relación a los hechos en que perdiera la vida el licenciado Humberto Enrique Tirado Gutiérrez.

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

4.- Propuesta para establecer una Visitaduría General de la Comisión Nacional de Derechos Humanos y, en su caso, de la Comisión Local de Derechos Humanos, que se encargue del Programa de Defensa, Protección, Promoción y Respeto a los Derechos de la Mujer.

5.- Denuncia del Partido de la Revolución Democrática, sobre el Frente Nueve y Medio de Chimpac de Juárez, Iztapalapa.

6.- Pronunciamiento sobre los hechos ocurridos el día de ayer, en la Ciudad de Guadalajara, Jalisco.

7.- Pronunciamiento en relación con el funcionamiento de los hospitales psiquiátricos en el Distrito Federal, que presenta el Partido Acción Nacional.

Los demás asuntos con los que de cuenta la Secretaría.

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

EL C. SECRETARIO.- Está a consideración el Acta...

EL C. PRESIDENTE.- Hay que hacer un trámite anterior, por favor, avisar que está repartida.

EL C. SECRETARIO.- 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.- Proceda, señor Secretario.

EL C. SECRETARIO.- Está a consideración 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 SEGUNDA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL, EL DIA VEINTE 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 diez minutos del día veinte de mayo de mil novecientos noventa y tres, la Presidencia declara abierta la Sesión una vez que la Secretaría manifiesta una asistencia de cincuenta y un ciudadanos Representantes.

Se da lectura al Orden del Día y habiéndose repartido el Acta de la Sesión anterior a los Coordinadores

res de los Grupos Partidistas, en los términos de lo establecido en el artículo 74 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, se aprueba.

Se procede al desahogo del Orden del Día.

Para dar lectura a un Informe de labores de la Séptima Comisión de Vialidad y Tránsito, hace uso de la palabra el Representante Enrique Gutiérrez Cedillo.

Para expresar sus comentarios en relación al Informe de la Séptima Comisión, hace uso de la palabra el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana, quien propone que por medio de la Séptima Comisión y de la Comisión de Gobierno, se 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 de 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.

Dicha propuesta se turna, para su estudio y Dictamen a la Séptima Comisión.

Igualmente, para expresar sus comentarios en relación al Informe de labores de la Séptima Comisión, hacen uso de la palabra los siguientes ciudadanos Representantes:

Ramón Jiménez López del Partido Popular Socialista.

Domingo Suárez Nino del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional quien presenta una propuesta para que se incremente el parque vehicular del Distrito Federal de tres mil 800 unidades a siete mil; se incremente igualmente el porcentaje del parque vehicular en ruta, del 75% actual, al 80%, sin perder de vista el objetivo óptimo que sería del 85%; y, finalmente, la reducción al mínimo del paralelismo de rutas entre los diversos medios de transporte. También esta propuesta se turna, para su estudio y Dictamen, a la Séptima Comisión.

Sobre este mismo tema, continúan haciendo sus comentarios los Representantes:

Marcos Gutiérrez Reyes del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional;

Alejandro Rojas Díaz-Durán del Partido Revolucionario Institucional; y

Carlos González Arriaga, también del Partido Revolucionario Institucional.

Enseguida, hace uso de la palabra la Representante Adela Salazar Carbajal del Partido de la Revolución Democrática, quien presenta 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.

En virtud de haberse solicitado que la propuesta anterior se considere de urgente y obvia resolución, la Presidencia, en los términos del artículo 90 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, abre el registro de oradores.

Sin que motive debate, el Pleno de la Asamblea, por mayoría de votos, estima que este asunto debe considerarse de urgente y obvia resolución.

Puesta a discusión la proposición de la Representante Adela Salazar Carbajal, también, sin que motive debate, se aprueba por mayoría de votos con cinco abstenciones del Partido Acción Nacional.

La Presidencia acuerda: Tórnese a la Oficialía Mayor y a la Tesorería General de esta Asamblea, para los efectos correspondientes.

A continuación, hace uso de la palabra la Representante Guadalupe Pérez de Tron, del Partido Revolucionario Institucional, para dar lectura a una solicitud de vecinos de la colonia Las Águilas, para que esta Asamblea intervenga a fin de evitar la construcción de puentes sobre las barrancas de la Delegación Alvaro Obregón. Se turna a las Comisiones Tercera y Séptima.

Para una efemérides con motivo del Nonagésimo Octavo Aniversario del Natalicio del General Lázaro Cárdenas del Río, hacen uso de la palabra los siguientes Representantes:

Ramón Jiménez López, del Partido Popular Socialista; Domingo Suárez Nino, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; Adela Salazar Carbajal, del Partido de la Revolución Democrática; y Sara Villalpando Núñez, del Partido Revolucionario Institucional.

Asimismo, hace uso de la palabra la Representante Rosa María Hernández Romero, del Partido Revolucionario Institucional, para referirse a los acontecimientos que tuvieron lugar el quince de mayo de mil ochocientos sesenta y siete, en el Cerro de las Campanas, de la Ciudad de Querétaro.

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

A las catorce horas con diez minutos, se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo martes veinticinco de mayo a las once horas, en la que comparecerá el licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Distrito Federal".

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar lectura al oficio enviado a esta Mesa Directiva por el licenciado Diego Valadés, Procurador General de Justicia del Distrito Federal.

EL C. SECRETARIO.- Representante Jorge Alberto Ling Altamirano, Presidente; Representante Rogelio Zamora Barradas, Secretario; Representante Genaro Martínez Moreno, Prosecretario; Mesa Directiva de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal: Presente. Muy distinguidos señores: Comparto con los Grupos Partidistas representados en esa Honorable Asamblea de Representantes la indignación por el atentado en el que perdió la vida el Magistrado Humberto Enrique Tirado Gutiérrez, y me uno a la enérgica censura de este hecho.

Esta Procuraduría está realizando las investigaciones que conduzcan al esclarecimiento de los hechos y al ejercicio de la acción penal contra quien o quienes resulten responsables. Atentamente, Sufragio Efectivo. No Reelección. Méxi-

co, D. F., 19 de mayo de 1993. El Procurador, Licenciado Diego Valadés.

EL C. PRESIDENTE.- De enterado. Prosiga la Secretaría con el Orden del Día.

EL C. SECRETARIO.- En los términos de los artículos 8º párrafo VI y XI, fracción segunda de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y 49 del Reglamento para su Gobierno Interior, y tomando en consideración el Calendario Temático aprobado por la Comisión de Gobierno, comparece en esta Sesión el licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Para introducir al Salón de Sesiones al licenciado Ignacio Vázquez Torres, se designan en Comisión a los siguientes ciudadanos Representantes: Alejandro Rojas Díaz-Durán, Ramón Jiménez López, Enrique Gutiérrez Cedillo, Jaime Arceo Castro, Oscar Mauro Ramírez Ayala y María Valdez Romero.

(la Comisión cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar lectura al Acuerdo de la Comisión de Gobierno, en el que se establece la mecánica a seguir durante esta comparecencia.

EL C. SECRETARIO.- "La Comisión de Gobierno que integra a los Coordinadores de los Grupos Partidistas que conforman la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, con fundamento en los artículos 73, fracción VI, base tercera, inciso D de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 2º, segundo párrafo de la Ley Orgánica y 49 del Reglamento para el Gobierno Interior, que le facultan citar a los servidores públicos para que informen a la Asamblea sobre el desarrollo de los servicios y la ejecución de las obras encomendadas al gobierno del Distrito Federal; y considerando que los Coordinadores de los Grupos Partidistas y los Presidentes de las distintas Comisiones y Comités coincidieron en la solicitud de que el Calendario Temático para el Segundo Período de Sesiones del Segundo Año de ejercicio de la Asamblea se incorporará la comparecencia de varios funcionarios de la Administración del Departamento del Distrito Federal; que en la formulación del

Calendario Temático los temas que se incluyeron están relacionados con las áreas de los funcionarios cuya comparecencia se solicitó, sobre todo, porque esta representación ciudadana requiere de información precisa y actualizada acerca de los asuntos de trascendencia para la vida de la ciudad y para conocer en detalle los programas de gobierno capitalino, ha tenido a bien emitir el siguiente acuerdo:

Primero.- De conformidad al Calendario Temático para el Segundo Período de Sesiones del Segundo Año de Ejercicio, cítese a los siguientes funcionarios: Y el martes 25 de mayo al Coordinador General de Transporte, licenciado Ignacio Vázquez Torres.

Segundo.- Las comparecencias de los funcionarios antes mencionados se iniciarán a partir de las 11:00 horas y el desarrollo de la Sesión se llevará conforme a las siguientes normas:

A. El funcionario en cuestión hará uso de la Tribuna para hacer una exposición acerca de la materia y de los asuntos de su competencia.

B. Los Grupos Partidistas a través de uno de sus Representantes, interrogará al compareciente en una ronda de preguntas cuyo tiempo no excederá el de 10 minutos, teniendo derecho a réplica, misma que no excederá de los 5 minutos, pudiendo hacerla el mismo que hizo la pregunta o algún otro miembro del Grupo Partidista en turno.

Al Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, se le concede el uso de la palabra para hacer una pregunta hasta por 10 minutos.

Si la réplica de los partidos no contempla pregunta, el Presidente no dará la palabra al funcionario.

C. El orden de las intervenciones de los Representantes de los Grupos Partidistas será el siguiente: Oscar Mauro Ramírez Ayala, PPS, PFCRN, PRD, PAN y PRI.

D. La Presidencia de la Mesa Directiva, no autorizará interpelaciones al servidor público fuera de las contenidas en este acuerdo, ni intervenciones para hechos o para alusiones personales.

E. Concluida la comparecencia de los funcionarios públicos en cada una de las sesiones, será acompa-

nado por una comisión de cortesía hasta las puertas del Recinto; inmediatamente después la Asamblea continuará con los asuntos enlistados en el Orden del Día.

Sala de Sesiones de la Comisión de Gobierno de la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a los 26 días del mes de abril de 1993.

Firman el documento los siguientes Representantes: Juan José Osorio Palacios, Presidente. Jorge Schiaffino Isunza, Secretario. Hiram Escudero Álvarez, Pablo Gómez Álvarez, Alfredo de la Rosa Chávez, Eduardo Escobedo Miramontes, Carlos Hidalgo Cortés, Juana García Palomares, Belisario Aguilar Olvera".

Señor Presidente, esta Secretaría le informa que el día de ayer fue recibido el documento que presentará ante el Pleno de esta Asamblea el licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Distrito Federal, el cual fue entregado a los Coordinadores de los Grupos Partidistas para su conocimiento.

EL C. PRESIDENTE.- En los términos del inciso A del punto segundo del acuerdo de la Comisión de Gobierno, se concede el uso de la palabra al licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Con su permiso, señor Presidente.

"Honorable miembros de la Asamblea de Representantes, la Segunda, del Distrito Federal":

El proceso de modernización que actualmente vive el país, exige el desarrollo de nuevas respuestas a problemas cada vez más complejos. En la zona metropolitana de la Ciudad de México habitan actualmente más de 15 millones de personas, lo cual representa una población 10 veces mayor que la existente a principios de la década de los cuarentas, cuando únicamente había 1 millón 500 mil 1, habitantes. En este mismo período, las actividades económicas crecieron y se diversificaron, incrementándose el transporte, la industria y los servicios.

Actualmente, en la zona metropolitana habita el 18% de la población del país, se produce el 36% del

producto interno bruto y se consume el 17% de la producción nacional de energía. De los 43 millones de litros de combustibles, que se consumen diariamente, el 54% corresponde al transporte de carga y pasajeros, poniendo en movimiento a 3 millones 400 mil vehículos automotores que circulan diariamente, tanto en el Estado de México como en el Distrito Federal.

En materia de transporte, ámbito en el que nos corresponde plantear alternativas, el reto constante ha sido equilibrar la demanda con la oferta, además de proporcionar un transporte cómodo, eficiente, rápido y seguro para atender a millones de habitantes que se desplazan por toda la metrópoli.

Para dar una idea del reto que se afronta podemos señalar que todo el sistema de transporte colectivo satisface actualmente una demanda de 37 millones de viaje/persona/día, aproximadamente.

Dada la complejidad que representa el problema del transporte, ya que involucra la mayoría de las variables del desarrollo y funcionamiento de una ciudad de tal magnitud, como lo es el Distrito Federal, la presente administración diseñó como instrumento rector en materia de transporte, el programa integral de transporte, dirigido a cumplir los siguientes objetivos:

- Atender la demanda de transporte de la población mediante un sistema integral, que además de proporcionar un servicio con amplia cobertura y capacidad, sea rápido, seguro y económico.

- Fomentar el desarrollo armónico del sistema de transporte y racionalizar y eficientar los recursos al máximo.

- Contribuir al reordenamiento urbano y al desarrollo económico y social de la ciudad.

- Implantar acciones que permitan reducir la contaminación producida por el sistema del transporte automotriz.

- Propiciar la participación de los sectores social y privado para la búsqueda de soluciones en materia de transporte.

Este programa se ha visto complementado por las importantes contribuciones y recomendaciones que ha hecho esta Honorable Asamblea, en particular

la Comisión de Transporte y Vialidad, por lo que se han incluido acciones específicas para el transporte de personas, carga, áreas de trasbordo, vialidad y contra la contaminación ambiental, producidas por fuentes móviles.

A partir de la instrumentación del programa integral de transporte, en 1989, se han obtenido avances sustanciales en los rubros que contempla:

I. Vialidades

Vías Primarias

Este tipo de vialidad es de acceso controlado y circulación continua. Se ha participado en el proyecto, diseño, normatividad, construcción y operación de 13 nuevos kilómetros, correspondientes al arco oriente del Periférico, que va de Cuernavaca a calzada Ignacio Zaragoza, así como, en el proyecto de la última etapa del arco del Periférico, de calzada Ignacio Zaragoza al cierre de la Autopista México-Querétaro-Tlalnepantla, en 26.5 kilómetros más, que suman un total de 146 kilómetros, con lo cual se tendrá terminado el segundo anillo vial de la Ciudad de México.

Ejes Viales

Diseñados para captar mayor flujo vehicular en un sólo sentido mediante un esquema reticular, se han construido a la fecha 33 kilómetros más en los ejes 5, 6, 8, 10 Sur y 2 y 3 Oriente que suman 310.3 kilómetros.

Vías Principales

Captan un importante volumen vehicular y tienen restricción de estacionamiento, en el tramo norte, de la avenida Insurgentes, se ampliaron los carriles, disminuyeron su pendiente y reforzaron puentes en un tramo de 3.5 kilómetros.

Vías Secundarias

Este tipo de vialidad capta un volumen regular de vehículos y se han reforzado con la construcción de 6.5 kilómetros más en calzada Canal de Chalco y calzada del Hueso, en sus tramos Periférico a Villa Centroamericana y Cafetales a Canal Nacional, fortaleciendo los 8 mil kilómetros existentes.

En estas vías se realizan en forma permanente, modificaciones geométricas en las vialidades más conflictivas en respuesta a la demanda ciudadana, identificando y jerarquizando para su atención, 147 puntos viales conflictivos.

II. Accesos Carreteros**A Puebla**

Se transformó en vía rápida la calzada Ignacio Zaragoza, con seis pasos a desnivel. Y se encuentra en obra la ampliación de las laterales entre el distribuidor de Santa Martha al eje 10 Sur, sobre la autopista.

A Toluca

Se construyeron 11.5 kilómetros de la autopista, de Conafrut a La Venta y el distribuidor Constituyentes-Reforma.

A Pachuca

En la zona conocida como Indios Verdes se disminuyeron de manera importante las pendientes en el tramo de Acueducto a Francisco J. Macin, y se ampliaron 3.5 kilómetros de carretera, de 4 a 9 carriles.

A Cuernavaca

En 6 kilómetros se amplió a cuatro carriles la Carretera Federal y se aumentó en la Autopista, un carril por sentido.

En el Distrito Federal

Se amplió de dos a cuatro carriles un tramo de 5 kilómetros de la carretera Picacho-Ajusco, de Reino Aventura hacia el Sur.

III. Libramientos Carreteros

Conjuntamente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el gobierno del Estado de México se promueve y se construye, el tramo Chamapa-Lechería, que permitirá enlazar la Carretera de Querétaro con la de Toluca y próximamente la de Peñón-Chiconcuac.

IV. Pasos a Desnivel

Se construyeron puentes vehiculares a desnivel en: calzada de Tlalpan y Municipio Libre; calzada de Tlalpan y Emiliano Zapata; División del Norte y Tlalpan (1ª etapa); Reforma y Constituyentes; Canal Nacional y Escuela Naval Militar; Boulevard de la Luz-Anillo Periférico y distribuidor Santa Teresa. Se adecuaron: Periférico y Las Flores; Circuito Interior y Eje 1 Poniente.; Altavista-Desierto de los Leones. Están en obra: División del Norte y Tlalpan (2ª etapa); Zacatepetl-Periférico; Ermita

Iztapalapa y Periférico; avenida Toluca y Anillo Periférico; Miramontes y Circuito Interior; Palmas-Anillo Periférico y los ocho puentes que apoyaran a la línea del Sistema de Transporte Colectivo, Metro.

V. Mejoras Operativas

Se han realizado más de 3 mil cuatrocientas acciones, tendientes a resolver problemas viales y de transporte en diferentes zonas de las 16 Delegaciones.

VI. Semáforos

En el Distrito Federal funcionan 19 mil 526, de los cuales el 59% son electromecánicos y el 41% computarizados.

Existe la capacidad instalada, para ampliar la semaforización computarizada a 400 intersecciones más.

VII. Aforos Vehiculares

Para este efecto se trabaja constantemente en 260 puntos, con el objeto de conocer y analizar el comportamiento del tránsito y dar solución a las áreas críticas.

VIII. Pasos Peatonales

Como resultado del análisis de 53 solicitudes presentadas por la ciudadanía, se han construido 45 puentes, estando en estudio 15 más.

IX. Estacionamientos

En apoyo a la expansión de la demanda de estacionamientos en áreas habitacionales, comerciales, industriales y de servicio que requieren más de 30 cajones ubicados en vialidades conflictivas, al 15 de mayo se han atendido mil 751 solicitudes en las 16 Delegaciones Políticas del Distrito Federal, de las cuales se emitió un dictamen positivo por cumplir con la normatividad a mil 364 y se negaron 387 representando un total de 245 mil 573 cajones de estacionamiento.

La falta de sitios para estacionamiento, ha originado una nueva modalidad de espacios subterráneos, aprovechando el subsuelo de áreas públicas, en zonas de intensa demanda. Se licitó la primera en

Bellas Artes con 400 cajones, para que se construya y opere por la iniciativa privada mediante un permiso temporal, revocable.

Se continúa supervisando el buen funcionamiento de 727 estacionamientos con servicio al público, con una capacidad de 112 mil cajones.

X. Parquímetros

Con el propósito de evitar el congestionamiento en las zonas más conflictivas, como Centro Histórico, Zona Rosa, Cuauhtémoc, Polanco, se concesionó por licitación pública, la primera etapa de 6 mil nuevos espacios de estacionamiento, en la colonia Cuauhtémoc.

XI. Paraderos de Transporte

Se han consolidado 35 paraderos dentro del programa de modernización, de los cuales 26 se ubican en la red del Metro, dos en el tren ligero y siete en zonas importantes de transferencia.

Están en proyecto de construcción 19 más localizándose cinco a lo largo de la línea 8 del Metro.

Se están efectuando obras en las estaciones del Metro de: Pantitlán, Zaragoza, San Lázaro, Chapultepec, Tacubaya, Basílica, Indios Verdes, Martín Carrera y Tasqueña.

XII. Mobiliario Urbano

Tenemos instalados 2 mil 264 cobertizos, a los que se les da un mantenimiento periódico, producto de una supervisión preestablecida.

XIII. Transporte de Pasajeros

Sistema de Transporte Colectivo. Metro

Su parque vehicular es de 274 trenes, los cuales al año transportan alrededor de mil 500 millones de pasajeros.

Se terminó de construir la línea "A" del metro ligero, de Pantitlán-Los Reyes La Paz, siendo la primera planeada con carácter metropolitano, cuyo 75% de trazo corresponde al Distrito Federal y el resto al Estado de México.

Se está cumpliendo con los tiempos en la construcción de la primera etapa de la línea 8, que va de Iztapalapa a Garibaldi, con una longitud de 20 kilómetros, la que estará en servicio en agosto del año próximo. Actualmente lleva un avance del 50%.

Servicio de Transporte Eléctricos

A partir de la presente administración se instaló el Programa de Modernización, que consiste en reordenación y reestructuración del funcionamiento del Sistema de Transporte Eléctrico.

Trolebuses

Su programa abarca la red de líneas en servicio, para que su participación sea competitiva en términos de eficiencia, rentabilidad y mejores servicios para la población.

Se seleccionaron y fortalecieron 13 rutas, con una cobertura de 361.2 kilómetros y transportación de 127.1 millones de pasajeros al año.

Tren Ligero

Se adquirieron 12 trenes de la más alta tecnología, cubriendo 12.4 kilómetros con lo que se atiende una demanda de 30 mil viajes/persona/día. Para aumentar y hacer más fluida la circulación vehicular, se encuentran confinados los pasos de vehículos en los cruces Tlalpan-Jacaranda, Tlalpan-División del Norte (1ª etapa); en proceso, Tlalpan-División del Norte (2ª etapa) la cual concluirá en septiembre del presente año y la construcción de tres estaciones y un puente peatonal en la zona de Huichapan, Huipulco y Cruce Periférico-Xochimilco que beneficiará a mayor número de usuarios.

Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta-100

Su programa de modernización cumple los siguientes aspectos:

-Compactación de módulos, homologación del parque vehicular, reestructuración de la red de rutas, orgánica funcional, capacitación y desarrollo de personal.

-Con sus 239 rutas cubiertas en la actualidad, cubre 7 mil setecientos kilómetros, que representan 3 millones doscientos ocho mil viajes/persona/día, de los cuales el 68% llegan a estaciones del Metro.

-Respecto al servicio metropolitano cuenta con 61 rutas, que atienden diez Municipios del Estado de México, en una cobertura de 756.3 kilómetros, con 926 unidades por día.

-Como participación en el programa integral contra la contaminación atmosférica, se reconstruyeron totalmente 2 mil 850 unidades que fueron dotadas con motores anticontaminantes. Asimismo, se compraron mil diez autobuses nuevos, con motores de avanzada tecnología.

Tren Elevado

Tiene como objetivo agilizar la transportación de personas de la Zona Norte hacia en centro de la Ciudad de México, como alternativa para que los habitantes de esas áreas dejen de utilizar su automóvil.

Este sistema de transporte desarrollaría una velocidad promedio de 43.5 kilómetros por hora, realizando el recorrido de origen-destino en aproximadamente 22 minutos, con una demanda potencial para 1995 de 425 mil usuarios.

Para ello se han elaborado estudios de factibilidad en lo concerniente a su construcción, operación y concesión a particulares, que comprenden dos alternativas: la primera que va de Santa Mónica, Municipio de Tlalnepantla a la estación del Metro Chapultepec y la segunda del mismo origen a la estación del Metro Bellas Artes, ambas con tramos elevados y subterráneos.

Modernización de Minibuses

Se inició desde enero de 1992. Están en circulación alrededor de 24 mil unidades ya con convertidor catalítico, que han desplazado a un número semejante de combis.

Los minibuses cubren 20 mil cuatrocientos kilómetros en ambos sentidos y disponen de un parque vehicular de 43 mil 946 unidades.

Actualmente se lleva a cabo la implementación en 31 corredores de transporte del programa de paradas fijas, en una longitud de 550 kilómetros, en mil 600 puntos. Atienden una demanda de 8 millones 509 mil 672 mil viajes/persona/día.

Taxis Libres y de Sitio

Mediante la renovación del parque vehicular, con alternativas de financiamiento convenidas con los

gremios, fabricantes y carroceros, las unidades nuevas están dotadas de convertidor catalítico.

Este servicio cuenta con 56 mil 59 unidades.

Transportan alrededor de 1 millón 614 mil 499 pasajeros por día.

Transporte de Carga

Hasta esta administración se conoce el comportamiento del origen y destino de 1 millón 916 mil toneladas de carga semanal, que se dan en 856 mil viajes, en la zona metropolitana, de los cuales, sólo el 68% de éstos, se realizan dentro del Distrito Federal.

Los proyectos sobre transporte de carga que se vienen desarrollando, son producto del estudio de origen-destino, del transporte de carga en la zona metropolitana de la Ciudad de México; de ellos destaca el programa de organización vial para este tipo de transporte, denominado "Una acción que contribuirá a abatir la contaminación"; su objetivo es el de reordenar la operación de la vialidad existente para el transporte de carga.

Aunado a lo anterior se han generado acciones tendientes a eficientar el transporte de carga, como la construcción de la nueva Central de Carga Oriente y la Central de Pescados y Mariscos "La Nueva Viga", en la Ciudad de México; y las centrales de Tultitlán, Naucalpan y Ecatepec, en el Estado de México.

XIV. Programa Inmediato de Mejoramiento del Comercio Popular en el Centro Histórico.

En apoyo a este programa, elaboramos 35 proyectos de reubicación de bases y derroteros de taxis colectivos que tiene como objetivo, la aproximación de rutas de transporte a los predios donde se construyen sus plazas comerciales.

Se diseñaron bahías y adecuaciones geométricas en la vialidad adyacente, para brindar al usuario mayor comodidad y seguridad.

XV. Estudio Origen-Destino de Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

Se realizó la primera etapa que comprende:

1. Definición esquemática de las redes vial y de transporte y la zonificación del área metropolitana de la Ciudad de México.

2. Diseño conceptual y adquisición e instalación del paquete computarizado EMME/2, el cual consta de 50 módulos, diseñado para la planeación del transporte, utilizando un sistema gráfico. Ofrece variedad de modelos de pronóstico de demanda de viajes, para la implementación de procedimientos de equilibrio multimodal, para la asignación de viajes, en análisis de redes y para su evaluación a nivel metropolitano.

XVI. Programa sobre el Transporte de Sustancias Peligrosas.

Considera la asignación de rutas, para el transporte de sustancias químicas y residuos peligrosos en la zona metropolitana, cuyo objetivo principal es de fijar corredores viales para este modo, así como los horarios de operación que contribuyan a reducir riesgos de accidentes.

XVII. Lineamientos de Normatividad y Reglamentación.

-En agosto de 1991, se actualizó el Reglamento de Tránsito.

-El 20 de octubre de 1992, entró en vigor un Reglamento de Tránsito en el Estado de México, con lo que se pretende homologar tarifas con el Distrito Federal.

-Se encuentra en proceso de actualización la reglamentación inherente al servicio del transporte público de pasajeros, la cual data de 1942.

-El 15 de abril de 1991 se publicó en el Diario Oficial, el "Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal". Se elaboraron las normas para el proyecto de estacionamientos.

-Se formuló la reglamentación jurídica de rutas y tarifas, en las líneas de penetración entre ambas entidades.

-Se establecieron lineamientos para la comodidad y seguridad en autobuses urbanos, para el transporte público de pasajeros.

-Se elaboró la normatividad para la seguridad, comodidad y adecuación al ambiente, de los vehículos de transporte escolar.

-Se propuso un sistema vehicular para la unidades de carga, con peso bruto vehicular menor a 13 toneladas.

-Se estableció la normatividad para la operación, del servicio público de transporte de pasajeros en bicicletas con remolque.

-Se trabaja en las especificaciones de diseño, antropometría, ergonomía, seguridad, confort y adecuación al medio ambiente, para los autobuses concesionados, de los servicios local y metropolitano, a operar en la Ciudad de México y su área metropolitana.

-Fueron publicadas las reglas técnicas generales mínimas para el diseño y fabricación de minibuses.

-Se han revisado y actualizado tanto el manual de especificación de colores, cortes de pintura, señalizaciones e inscripciones exteriores, de los vehículos públicos y concesionados, como el de las señalizaciones interiores en los vehículos públicos y concesionados de transporte público de pasajeros.

-Se definieron los lineamientos de publicidad como logotipos e inscripciones oficiales en vehículos tipo minibus, que presten el servicio de transporte público y colectivo de pasajeros de itinerario fijo.

-El 9 de septiembre de 1992, se publicaron en el Diario Oficial las características y especificaciones técnicas y de seguridad, para los vehículos automotores de más de nueve personas.

-Permanentemente se actualiza el manual de dispositivos para el control de tránsito en zonas urbanas y suburbanas.

XVIII. Programas para Disminuir la Contaminación Ambiental, Producida por Vehículos Automotores.

-Cada seis meses, a través de sistemas computarizados de verificación y sistemas de seguridad, se miden las emisiones contaminantes de los vehículos públicos y privados, de gasolina, diesel, gas L. P. y gas natural.

-El programa "Hoy no Circula" opera regularmente de lunes a viernes, retirando de la circulación aproximadamente 20% del parque vehicular, ampliado en enero de 1991 a taxis, combis y minibuses.

-Implementación del programa de contingencia "Doble Hoy no Circula", cuando se rebasen los índices de contaminación permisibles.

-Colaboración en el desarrollo de compuestos oxigenados, con lo cual se optimiza la combustión al propiciar gasolinas con calidad ecológica internacional, "sin plomo", (magna sin), y diesel con bajo contenido de azufre.

-Conversión de motor de gasolina a gas, en vehículos de carga, incorporando convertidor catalítico a modelos posteriores a 1977.

-A partir de 1991, uso obligatorio del convertidor catalítico en todos los minibuses y automóviles con motor a gasolina.

-Reposición de los motores a los autobuses que conforman el parque vehicular de autotransporte urbano de pasajeros Ruta-100.

-Renovación del parque vehicular que ofrecen los servicios de transporte público de pasajeros concesionados, (taxis libres y de ruta fija), exigiendo modelos de 1985 a la fecha.

-Estimular el uso del transporte escolar y para empleados.

-Las flotillas de carga mercantil que utilicen gas L. P., o natural, están exentos del programa "Hoy no Circula".

-Retiro de vehículos ostensiblemente contaminantes.

XIX. Consejo de Transporte del Area Metropolitana.

El 7 de febrero de 1991 se integró el Cotam.

Los hemos reactivado, creándole un secretariado técnico permanente, mediante acuerdo firmado por las partes integrantes, el 20 de enero de 1993.

Actualmente con el área conurbada de la zona metropolitana participan 17 Municipios del Estado de México.

Los objetivos primordiales del Cotam son:

-Convocar y encauzar la suma de esfuerzos de las autoridades participantes, esencialmente del Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Comunicaciones y Transporte y Gobierno del Estado de México, a fin de atender y dilucidar los problemas de transporte que existen y surgen en el área metropolitana, propiciando la concertación de acuerdos, su implementación, seguimiento y evaluación.

-Colaborar en el establecimiento de las directrices, procedimientos y acciones, que tengan por objeto a corto y mediano plazo, a fin de evitar que surjan más problemas entre los transportistas de ambas entidades, coadyuvando y concertando con antelación su definición, aceptación y cumplimiento.

-Participar en todos aquellos trabajos y acciones que actualmente tiene trazados el Cotam, o estime necesarios a futuro, para el mejor cumplimiento de su cometido.

-Evaluar, coordinar y realizar estudios técnicos que se estimen necesarios para su aplicación.

-El Cotam trabaja en diez grupos, que cubren la problemática más relevante generada por el transporte público y privado de pasajeros.

Señoras y señores, participantes de esta Honorable Asamblea:

Tenemos un compromiso: administrar el transporte en busca de objetivos tan importantes como son el ganar eficiencia y horas hombre en favor de la productividad, elevar su calidad, prevenir, combatir y abatir la contaminación. Nos movemos dentro de un marco de referencia, el "Programa Integral del Transporte". Nuestro propósito inmediato es profundizar su cumplimiento; la competencia de nuestro quehacer tiene límites normativos; actuamos dentro del Distrito Federal, aunque nuestra realidad es la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Este es un hecho insoslayable, por lo que actuamos en forma conjunta con los sectores involucrados.

El universo del transporte lo constituye el gran peso de una demanda de viajes/personalidad y su respuesta con autos particulares, servicio público concesionado de la Zona Metropolitana y el que presta de manera directa el gobierno del Distrito Federal.

Nuestro trabajo, al hacer frente a esta responsabilidad, se orienta sobre cinco líneas fundamentales: una mejor administración de las vialidades; la modernización del parque vehicular mediante una política de reposición gradual; la capacitación para la operación de unidades; el trato al público y la información al usuario con propósitos de educación vial; el esfuerzo de concertación con los gobiernos de los estados limítrofes, especialmente del Estado de México, buscando la homologación de normas, procedimientos, criterios y acciones; y la participación, dentro de nuestra competencia, en la adecuación del marco normativo.

El Programa Integral de Transporte, no sólo tiene como objetivo atender y resolver los problemas en la materia, sino que va más allá, al contribuir, a través de las obras y sus acciones de trabajo, a una mejor calidad de vida de los habitantes de la metrópoli, al dar respuesta a sus demandas, vía sus Representantes en la Asamblea, bajo un esquema de colaboración, diálogo y entendimiento en beneficio de toda la sociedad.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia se da por recibida del informe presentado por el licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, el cual se turna para los efectos a que haya lugar a la Séptima Comisión, de Vialidad y Tránsito.

De conformidad con el inciso C del punto segundo del acuerdo de referencia, para formular preguntas al Coordinador General de Transporte del Distrito Federal 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 Nimo, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional; Laura Itzel Casfallo, del Partido de la Revolución Democrática; Gerardo Medina Valdés, del Partido Acción Nacional y Carlos González Arriaga, del Partido Revolucionario Institucional.

Para formular su pregunta, tiene el uso de la palabra el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala.

EL C. REPRESENTANTE OSCAR MAURO RAMÍREZ AYALA (Desde su curul).- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Representantes; señor licenciado Ignacio Vázquez Torres:

En el Informe que en 17 páginas usted ha rendido ante esta Soberanía del Distrito Federal, nos refleja el grado de anarquía que vive el transporte en esta ciudad y en el área conurbada; conceptos supuestamente modernos que se pretende manejar en el Informe como la antropometría, la ergonomía, son conceptos que evidencian lo superfluo del problema del transporte y cómo se está manejando.

Se nos señala en el documento cifras que se nos antojan algunas catastróficas y otras dignas de toda duda, porque es falso que el Sistema Integral del Transporte sea un servicio de cobertura de capacidad amplia, eficiente, segura y económica; los cuatro conceptos que se utilizan caen por su propio peso, porque no podemos admitir que la amplitud de la cobertura consiste en transportar en un microbus a más de 60 personas, muchas de ellas en las horas pico en los estribos.

Por otro lado, manejar que este sistema de transporte es rápido, es aceptar que los microbuses, combis y taxis corren como bólidos por las distintas arterias de la ciudad, lo que es cierto, dado el número de accidentes que han provocado.

Por otro lado, que sea seguro esto no lo pueden afirmar los ciudadanos que en un promedio de 50 personas mensuales han sufrido lesiones por causa de la imprudencia con que se manejan estos medios de transporte; tampoco pueden aceptar las familias de las personas que han fallecido en los últimos meses que es un servicio seguro, pues ellos lloran a sus muertos y muchos han quedado en la orfandad por la forma irresponsable con que se manejan combis y microbuses.

Económico, señor Coordinador, esto es falso de toda falsedad, porque la población, dada la anarquía de las rutas y destinos, tiene que usar en

ocasiones tres combis o microbuses y un pasaje del Transporte Colectivo Metro; esto es, la anarquía de la distribución de los asentamientos humanos y del transporte, originan que el ciudadano sacrifique su economía en un promedio de cuatro a cinco pesos diarios para el pago de su transportación.

Usted nos señala que se pretenden implementar acciones para reducir la contaminación producida por transporte automotriz. ¿Qué acaso no se estará usted refiriendo al municipio de Pénjamo o a algún otro municipio de Guanajuato?, porque en esta ciudad sigue generando el 70% de la contaminación el transporte automotriz y vehicular.

Por otra parte, también fomenta la contaminación algo que ustedes han consentido, como son el uso de topes y bardas en las distintas colonias del Distrito Federal. Si bien es cierto son útiles en las escuelas, no son útiles en otras colonias, lo que origina también graves conflictos viales y de contaminación del medio ambiente.

Apuntar los accesos carreteros a la ciudad como son Puebla, Toluca, Pachuca o Cuernavaca, es afirmar que la ciudad está sitiada y que en un momento determinado puede ser bloqueada por algunos grupos anarquistas, como ya sucedió en el caso de la autopista México-Pachuca, pero afortunadamente quienes conocen la ciudad y conviven con ella saben que hay otras vías de acceso, las cuales son diferentes de las que usted nos está señalando.

En cuanto a los pasos a desnivel y puentes vehiculares, es lamentable que las pasadas administraciones no hayan proyectado la modernización de este sistema de comunicación para evitar los congestionamientos que diariamente vemos en distintas arterias de la ciudad. También resulta preocupante constatar los errores que han cometido los técnicos e ingenieros cuando construyen este tipo de puentes, pues basta visitar la calzada México-Puebla para ver que sus retornos son ineficaces y en ocasiones conflictivos.

En lo relativo al sistema de semáforos, que ¿acaso usted no transita por la ciudad? Señor licenciado, no ha constatado la forma desincronizada de los semáforos, la forma en que inclusive los propios agentes de tránsito están propiciando caos vial

cuando manipulan los semáforos a su antojo, dado que en los lugares donde se encuentra el sistema manual no tienen un panorama de la problemática vial que se provoca.

De igual forma es lamentable conocer cómo se han marginado ustedes del control de los estacionamientos privados y cómo han dejado que se saquee la economía del ciudadano, cuando de un día a otro se permite el incremento de las cuotas de 3 a 4 pesos; esto es, más del 30%, desafortunadamente en su Informe no se nos aclara sobre los paraderos y lanzaderas de combis y microbuses que se han instalado por toda la ciudad, provocando serios conflictos viales los cuales al parecer usted y Joel Ortega desconocen o son cómplices de sus autorizaciones, pues no hay otra razón por la que se permita este tipo de paraderos en vialidades de dos carriles, en esquina de vuelta continua y lo que es más grave, en camellones y jardines.

Por último, señor licenciado Vázquez Torres, hasta ahora sabemos cuál es la verdad por la cual hay una deficiencia en el transporte Ruta-100, ya que de las 239 rutas que llegan a la estación del Metro sólo se utilizan diez unidades del sistema de transporte, las cuales esporádicamente transitan por la ciudad y por lo que hace al servicio metropolitano no es posible que estemos sacrificando 926 unidades en 61 rutas, en diez Municipios del Estado de México.

Señor licenciado Vázquez Torres, quisiéramos en concreto formular a usted las siguientes preguntas:

Ante los accidentes, lesiones y muertes que se han provocado por los microbuses que se convirtieron de uso de gasolina a gas, ¿se va a seguir autorizando su circulación, no obstante el grado de inseguridad que éstos representan?

¿En qué consiste para ustedes el programa de capacitación que supuestamente se imparten a los choferes en el Distrito Federal?, porque en la actualidad son agresivos, prepotentes, vándalos e irresponsables en el trato al público y a los automovilistas y, lo que es más grave, desconocen el Reglamento de Tránsito o tal vez no sepan de su existencia, porque lo violan cada minuto, en cada esquina y en cada ruta y lo que es más grave, cuando salen a carreteras federales desconocen la

forma en que se maneja en carreteras federales, pues rebasan en raya continua, en pendientes y en otras que son de alto peligro para los usuarios de carreteras federales.

Por otro lado, ¿será posible que para dar eficiencia y vialidad ordene usted que se retiren en las distintas colonias las bardas y muros que se han construido en algunas vialidades secundarias y que afectan la fluidez del tráfico?, ya que los topes también representan un grave problema y resultaría necesario retirarlos de algunas colonias y de áreas secundarias.

Por otra parte, ¿estaría usted dispuesto a que se retiraran de inmediato todos los paraderos y lanzaderas de combis y microbuses, como los que hay en el centro de la Ciudad de México?, en los que inclusive el día de hoy iban a atropellar a Joel Ortega, cuando accedía a esta Asamblea de Representantes, pues el microbus se le echó encima y él tuvo que correr para salvar su vida. ¿Será posible que se retiren del centro este tipo de paraderos y lanzaderas que solamente entorpecen el tráfico?

Finalmente, ¿se dejarán de manipular los semáforos y se controlarán a los propietarios de estacionamiento, para que no se sigan incrementando las tarifas a su capricho y antojo?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Ignacio Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Gracias, Asambleísta Oscar Mauro Ramírez.

El asunto no es de Guanajuato, tampoco de Pénjamo. Es del Distrito Federal. Le agradezco el recuerdo de mi tierra.

Ya en alguna ocasión tuvimos un cordial diálogo en una junta de trabajo, en donde planteaba usted un panorama semejante al que hoy plantea, en torno al transporte en el Distrito Federal. Decía que era un transporte en condiciones verdaderamente catastróficas. No sé si uso el término adecuado o si me excedo. Si me excedo le ruego me disculpe, sólo busco ser objetivo y gráfico.

En aquella ocasión le respondí a usted que veía yo

las cosas de otra manera; que estaba observando, más que un transporte drásticamente malo, un transporte de una gran magnitud que requiere de criterios y definiciones muy claras para su gobierno.

Las monedas siempre tienen dos caras, y si las vamos a gastar vamos a verles las dos caras a la moneda. Y no soy partidario de ver el sol o solamente ver el águila. Creo que parcializar no resulta conveniente y no lleva a apreciaciones justas. Por principio de cuentas y sin querer enseñar el águila creyendo que usted sólo enseña el sol, le diré que tengo una apreciación positiva sobre el transporte del Distrito Federal: es suficiente, atiende la demanda y tiene defectos. Para eso son los programas, para corregir defectos, para ser autocríticos, para hacer evaluaciones y para lograr las metas. Pero hay algunas cosas que al transporte del Distrito Federal, un transporte que satisface una oferta de 37 millones de viajes de personas-día, no se le puede tranquilamente decir un transporte insuficiente. Puede ser un transporte suficiente, que requiera ordenación, que debe orientarse rumbo a la ordenación. Pero no es lo mismo ordenar un transporte suficiente, a decir que el transporte no es suficiente por desorden.

Por principio de cuentas, acepto que el transporte requiere orden; el no aceptarlo sería tapan el sol con un dedo y ese es el reto, esa es la tarea, y nuestra obligación es hacer críticas, ser objetivos, entender, recoger planteamientos y darles el justo valor que tienen.

Los planteamientos que hace esta Asamblea son muy responsables. Las sugerencias que se hagan en materia de corrección, rumbo al objetivo de ordenar el transporte, bienvenidas. Pero el transporte del Distrito Federal para quien está en esta tribuna es un transporte que cumple con los requerimientos de demanda; es un transporte que es suficiente, pero debe ser cómodo, ese es un reto; es un transporte que siendo cómodo debe ser eficiente en frecuencias y en capacidad de traslado y en orden, es un desafío; es un transporte que debe conducir a los usuarios a su destino en condiciones de seguridad. Las acciones de gobierno que se aplican para sancionar la violación del Reglamento de Tránsito son una manifestación de voluntad política de quienes tenemos la competencia para hacerlo, para contribuir a que estos

males se corrijan. Existen deficiencias y hay que corregirlas y éste es el reto, y el planteamiento de representantes populares es importante porque es la expresión de la sociedad civil del área metropolitana del Distrito Federal.

Con mucho respeto recojo sus observaciones viendo el águila y el sol, no viendo solamente el sol.

Me queda una duda final sobre este oteo de crítica que se hizo al sistema de transporte y sobre el cual quise yo hacer comentarios.

Yo creo que el transporte del Distrito Federal, es un transporte accesible, por no decir barato. Un boleto por viaje en un modo de los órganos de transporte que dependen directamente del gobierno del Distrito Federal, representa el 2.83% del salario mínimo. Hay un subsidio al transporte que es un subsidio al usuario que representa en Metro 50 centavos; en Ruta-100 87 centavos; en Sistema de Transportes Eléctricos un peso 12 centavos. Se apoya al transporte con un subsidio global de mil 750 millones de nuevos pesos, ese apoyo va al usuario; ese apoyo hace que el transporte sea un transporte accesible en México, comparado con otras ciudades de la República y en México, comparado con otros modos y sistemas de transporte de otros países.

No estoy totalmente de acuerdo con la afirmación de que es un transporte caro, porque con todas las deficiencias que tiene el transporte, el sistema de complementariedad de los modos de transporte funciona. Hay que reordenarlo, hay que gobernarlo, hay que hacerlo más eficiente y hay que hacerlo más seguro y a la infracción hay que corregirla con la aplicación de sanciones.

Pero hay preguntas específicas. Si se va a seguir autorizando la conversión a gas en el transporte de pasajeros.

Un breve antecedente. Una de las causales de la contaminación a la que se le atribuye, como tal, el 70% en la contribución de emisiones contaminantes, poquito más, 76%, dicen algunos documentos oficiales, es el transporte. Se dice que de 43 millones de litros de combustibles que se consumen el Área Metropolitana, el 50% lo consume el autotransporte, tanto autos particulares como el concesionado.

Se han realizado acciones importantes para abatir la contaminación en todas las áreas, pero particularmente en el área de transporte se han tomado medidas que han representado una inversión importante, que es la oxigenación de las gasolinas, una de las medidas más importantes; la fabricación de gasolinas con disminución de plomo o sin plomo.

Dentro de esta política de oxigenación de gasolinas y de uso de combustibles en el autotransporte, cada día más puro, se ha contemplado al Gas L. P.

El Gas L. P., tiene algunas ventajas y tiene algunos riesgos. Tiene como ventaja que dentro de la estructura de costos de una inversión abate costos; tiene como ventaja que tiene más o menos posibilidades de manejarse como un combustible no contaminante, bajo ciertas condiciones. Abate la emisión de hidrocarburos que son precursores de ozono.

Pero si el vehículo al que se le adapta no tiene un convertidor catalítico de especificaciones especiales, no logra abatir el otro precursor del ozono, que es el óxido de nitrógeno.

Luego, se requiere un tratamiento especial para que el gas tenga una plena utilidad y se obtengan de él las ventajas que se buscan.

Por otra parte, si no se maneja por manos profesionales y aptas y con rigor normativo, representa riesgos.

Todos estos elementos a considerar son importantes para determinar el uso del gas en los transportes concesionados; transporte de carga y transporte de pasajeros.

En el transporte de carga hay la estimulante experiencia de que no se han registrado incidentes o accidentes importantes y esto es atribuible al profesionalismo, al rigor y al establecimiento de una infraestructura que permite hacer las instalaciones con los mayores índices, para garantizar los mayores índices de seguridad.

Si ahí nos quedáramos, diríamos que el gas no es malo. En transporte de pasajeros se han dado incidentes desafortunados, lamentables y hasta irritantes; han provocado una serie de justificadas críticas.

Yo creo, por algunos datos que se tienen, que han sido algunos accidentes originados por una instalación fuera de norma, que escapó al control de la normatividad. Y en este caso estamos frente a hechos irregulares normativamente, por no decir, si el caso se da, en caso de averiguar, previa denuncia, frente a ilícitos.

Hay casos de infractores. Donde se ha instalado el sistema con seguridad, con atención a las normas, con riegos y con profesionalismo, no hay elementos de juicio para condenar la aplicación de los sistemas; pero donde esto no ha ocurrido, si han acontecido, desgraciadamente, incidentes; incidentes sancionables, y si vamos más allá, en algunos casos hasta punibles.

Yo tampoco soy partidario de decir que todos los casos de accidentes de transporte concesionado de pasajeros son atribuibles al gas. Cuando un tema es candente y cuando un tema es motivo de preocupación justa de la comunidad, no es bueno verlo ni con los colores rosas ni con los colores amarillos. Difundir con amarillismo no es sano, pero tampoco es adecuado verlo color de rosa.

Ha habido accidentes por infracciones al sistema normativo y porque tal vez se ha avanzado más rápido en un programa que lo que alcanza en avanzar la infraestructura pequeña que tiene, ¿adónde concluiríamos con estas observaciones?

Creo que los sistemas de seguridad deben revisarse. Estimo que deben crearse las condiciones para que los sistemas se instalen correctamente con el máximo de seguridad.

Y finalmente, considero que el gas, con sus ventajas, cuidando la seguridad y guardando sobre todo el interés general, el interés de la sociedad, debe ser un combustible a considerar pero siempre y cuando no se maneje por infractores.

Hay ya un programa de capacitación para los operadores del transporte concesionado. Les quiero dar cuenta de él; es un programa que se inició el 19 de abril del presente año, con dos cursos pilotos y lleva capacitados a la fecha 950 conductores. El curso tiene una duración de 40 horas y su contenido temático es el siguiente: 15 horas de mecánica de emergencia y 25 horas referidas al conductor y a su ambiente, en seguridad

vial en el Distrito Federal, reglamentos y primeros auxilios.

Los cursos se imparten en instalaciones de los Centros de Capacitación de la Secretaría de Educación Pública. El Cecati 1, el Cecati 3 y el Cecati 14 de la Secretaría de Educación Pública son los centros en donde se está prestando.

Hay varias opciones para hacerlo accesible al conductor: cuatro horas diarias de lunes a viernes, en turnos matutino y vespertino, cinco horas diarias, cuatro de fines de semana, sábados y domingos.

El propósito es ampliarse para atender hasta mil 500 conductores por semana, según la demanda existente.

Se está concluyendo con la elaboración de los planes y programas de estudio de la carrera profesional de técnico operador del Servicio Público del Transporte de Pasajeros. Estos servicios se están haciendo conjuntamente con especialistas de la Dirección General de Enseñanza Tecnológica e Industrial de DGETI y de la Dirección General de Autotransporte Urbano, ésta del Gobierno del Distrito Federal, aquella de la Secretaría de Educación Pública.

Ustedes previsora mente, de acuerdo con su competencia, establecieron en el reglamento como requisito para la expedición de una licencia tipo "B", la presentación de una acreditación de estas capacitaciones, y la Dirección General de Autotransporte Urbano ha decidido no otorgar licencias tipo "B" a quienes no acrediten que tomaron los cursos de capacitación, la capacitación es importante para el orden. El orden no lo hacen las unidades, lo hacen quienes las conducen.

Cuando estuvimos en alguna reunión de trabajo con los señores Asambleístas, les informamos que nos íbamos reuniendo con los vecinos organizados del Distrito Federal; hemos realizado algunas reuniones; una con el Consejo Consultivo de la Ciudad de México; una más con los compañeros vecinos de la Magdalena Contreras; otra, con los compañeros vecinos de Xochimilco. Ahí hemos estado atendiendo demandas específicas sobre distintos problemas y ha aflorado el problema de los topes.

Los topes provocan reacciones diferentes. Nosotros hablamos de administrar correctamente la vialidad y a mayor vialidad menor contaminación, y lo ideal sería no tener topes. Vivimos en una sociedad amplia en donde se escuchan opiniones y en donde el vecino aporta puntos de vista importantes porque conoce mucho la zona en donde habita. Un programa para atacar el uso inadecuado de los topes y los excesos, ha sido el de estar dialogando dentro de la norma, con los vecinos que muchas veces quieren que los quiten y muchas veces quieren que los pongan.

La aplicación de la norma no siempre es drástica y literal, requiere también de escuchar a quienes son sus beneficiarios.

Hay una queja justa que ha brotado de la Asamblea, que se ha escuchado con los vecinos y que es reclamo en muchos lados: el concesionario necesita la reordenación de sus paraderos; hace paraderos donde quiera, nos dicen. Aquí hay varios elementos a observar y debemos decirlos:

El primero, el volumen del parque vehicular del concesionario, es evidentemente mayor que las posibilidades de darle acceso en predios. Es mucho más lento el trabajo de encontrar predios para hacer las bases, que las necesidades que crea la cantidad de unidades que tiene el parque vehicular de los concesionados. Estamos marchando sobre eso. Tenemos que reordenar. Pero hay una verdad, el mercado está sobresaturado; de esto hablaremos después, y es siendo crítico, uno de los efectos que está causando esta molestia a los ciudadanos; molestia justa que debe ser atendida con programas.

No sé si es real que nuestro Director de Auto-transporte Urbano estuvo a punto de sufrir un percance, pero qué bueno que no le ocurrió nada.

Existe la voluntad de escuchar, el propósito de hacer; estamos sentando las bases para reordenarlos y reordenar. Más adelante, porque seguramente habrá más comentarios sobre este particular, platicaremos sobre algunas de las definiciones de la política en esta materia.

No sé si por lo pronto dejé satisfechas sus inquietudes.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta, tiene el uso de la palabra el Representante Ramón Jiménez López, del Partido Popular Socialista, hasta por diez minutos.

EL C. REPRESENTANTE RAMON JIMENEZ LOPEZ (Desde su curul).- Gracias, señor Presidente.

Licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte:

Por nuestra parte quisiéramos hacer las siguientes preguntas:

Durante su Informe, cuando usted se refiere a los accesos carreteros, afirma que se amplió de dos a cuatro carriles un tramo de 5 kilómetros de la carretera Picacho-Ajusco. En ese tramo se encuentra la Universidad Pedagógica Nacional y ahí existía una terminal de Ruta-100. Han acudido a esta representación popular estudiantes de la Universidad Pedagógica Nacional para solicitar, por la peligrosidad del cruce de esta avenida, que siga funcionando ahí la estación de Ruta-100.

En este sentido queremos preguntar a usted la factibilidad de que vuelva a funcionar ahí la estación de Ruta-100 o las razones por las cuales fue quitada y no podría nuevamente estar ahí.

De no haber inconvenientes técnicos profundos, solicitaríamos también la reinstalación de esta terminal a nombre de los estudiantes de la Universidad Pedagógica Nacional.

Segunda cuestión: Cuando usted habla de los paraderos de transporte durante su informe, afirma que se están efectuando obras en varios de los paraderos y señala entre otros al paradero del Metro Zaragoza. Yo quiero preguntarle a usted ¿qué tipo de obras se están realizando en el paradero del Metro Zaragoza?

Por otro lado, hemos insistido, porque ha habido una serie de reuniones entre la Delegación Venustiano Carranza, autoridades del Metro, Dirección General de Auto-transporte desde el año pasado, precisamente para ordenar el transporte de combis y microbuses en el paradero del Metro Zaragoza, que es una de las obras que se hicieron

pensando en resolver dos problemas fundamentales del Distrito Federal: por un lado el comercio ambulante y por otro lado la reordenación de las combis y microbuses.

Ahí cotidianamente, después de las ocho de la noche y a veces desde las siete, las combis y microbuses de las diferentes rutas que llegan a este paradero, en lugar de hacer base en el paradero, hacen su base enfrente del Metro, de lado sur, como lo venían haciendo durante muchos años atrás.

A pesar de que hemos insistido en este problema, esto sucede cotidianamente y no se ve la presencia de los inspectores de la Dirección General de Autotransporte.

Hoy reiteramos esta solicitud a usted y nos gustaría conocer o escuchar su opinión al respecto.

En tercer lugar, en su Informe usted habla también del tren elevado. Hace diez meses aproximadamente, durante el Primer Encuentro Parlamentario entre la II Asamblea de Representantes y la Legislatura del Estado de México, fue un amplio consenso de Asambleístas y diputados locales ahí presentes, la necesidad de la construcción de este tren elevado. Este planteamiento fue recogido por las autoridades del Distrito Federal y se hicieron anuncios espectaculares en relación a la necesidad del tren elevado y a su pronta realización. Hoy en su Informe usted nos dice que ya se han elaborado los estudios de factibilidad, pero quisiéramos saber para cuándo se inicia esta obra? que fue anunciada desde el año pasado prácticamente ya como un hecho.

En cuarto lugar, en lo que se refiere a Ruta-100, a principios de este año tuvimos junto con usted la Séptima y la Decimoprimeras Comisiones de esta Asamblea de Representantes, una reunión con el Director de Ruta-100. En esta reunión se nos dijo que estaban circulando diariamente un promedio de 2 mil 840 unidades de Ruta-100, de las 3 mil 870 con que cuenta y se nos afirmó que a partir del segundo trimestre de este año se aumentaría la circulación de unidades de Ruta-100 en un 7% más de los que hasta esa fecha circulaban; sin embargo, en el informe trimestral que nos envía el Departamento del Distrito Federal tanto a la Asamblea de Representantes, como a la Cámara

de Diputados, se afirma que durante este primer trimestre solamente circularon en promedio al día 2 mil 488 unidades de Ruta-100; es decir, 352 menos que las que venían circulando en el año de 1992 y además no se habla nada del 7% de unidades adicionales que se pondrían en circulación a partir ya del mes de abril. Nos gustaría escuchar su opinión al respecto, porque de acuerdo con los datos que nos proporciona el primer informe trimestral que envía el Departamento del Distrito Federal a esta Asamblea solamente, perdón, más bien se encuentran en talleres permanentemente un 35% de las unidades de Ruta-100, lo cual es desde nuestro punto de vista, sumamente grave; es decir, en lugar de aumentar más a la circulación se redujo de acuerdo a estos datos del informe trimestral.

Por otro lado usted nos dice en su Informe que diariamente Ruta-100 transporta en promedio 3 millones 208 mil usuarios, perdón, hace 3 millones 208 mil viajes persona/día; sin embargo, el informe trimestral que recibimos hace unos días por parte del Departamento del Distrito Federal, afirma que en este primer trimestre Ruta-100 ha transportado 2 millones 600 mil, más bien ha hecho 2 millones 600 mil viajes persona/día, lo que significa una diferencia del 15% según los datos que usted nos formula en su Informe. Quisiera yo pues, por el bien y por la claridad que debe haber en esto, que nos pudiera precisar estas cifras del Informe que usted presenta y las que vienen en el primer informe trimestral.

En quinto lugar, coincidimos con el compañero Oscar Mauro Ramírez, en el sentido de que cuando hablamos de combis y microbuses, casi la primera expresión que se viene a la mente es la de caos y anarquía, prácticamente en toda la Ciudad de México, salvo excepciones que también hay que reconocer de alguna ruta de combis y microbuses, realmente operan con una verdadera anarquía. Los avances que ha tenido la Coordinación de Transporte, presidida por usted de unos meses para acá, particularmente a través de la Dirección General de Autotransportes, los vimos con buenos ojos de manera muy positiva, el despido por ejemplo de algunos inspectores, las sanciones o cambio de puestos que se impuso a los responsables de los corralones, etcetera, y además se anunciaron medidas que consideramos positivas para reordenar o por lo menos para tratar de gobernar,

como usted dice, el problema que generan las combis y microbuses. Sin embargo, estimamos que se empezó muy bien, pero nos da la impresión de que se ha llegado a un momento de estancamiento. Los avances, desde nuestro punto de vista son todavía limitados y precisamente por eso, durante la comparecencia del licenciado Manuel Camacho Solís en esta Asamblea solicitamos que hubiera un apoyo adicional a la Dirección General de Autotransportes para enfrentar este problema que, insisto, consideramos se ha estancado.

Nos gustaría conocer sus opiniones al respecto. Pudiéramos estar viendo solamente una parte de la moneda, como usted afirma; pudiéramos estar equivocados en estas apreciaciones, pero de manera respetuosa quisiéramos conocer su opinión en este sentido.

Quiero decir que en relación a uno de los aspectos que planteó el compañero Oscar Mauro, realmente los paraderos de varias rutas de peseros se llevan a cabo cotidianamente sin que se vea la acción de la Dirección General de Autotransporte Urbano. Y quiero poner dos ejemplos que son aquí incluso visibles para todos nosotros. Un sólo ejemplo: la calle de Donceles, fuera de este Recinto, en el tramo que va de Bolívar a Isabel La Católica, después de las seis de la tarde diariamente se convierte en un paradero permanente, donde los carro particulares que quieren avanzar tienen que esperarse a veces hasta media hora porque están paradas las combis y microbuses. Y eso se da precisamente aquí enfrente de la Asamblea de Representantes. No pondría yo otros ejemplos de otras partes del Distrito Federal, que los hay. ¿Qué acción se va a emprender para terminar con esta situación, o hasta cuándo los habitantes del Distrito Federal tendrán que seguir padeciendo esta situación de caos y anarquía?

También, en otro orden de cosas, todos sabemos que hay una serie de irregularidades en relación a la concesión de permisos, a la concesión de placas para combis y microbuses. Decía yo hace rato que parece que hay un estancamiento en este sentido, porque hace unos meses se nos presentó a la Asamblea de Representantes en programas de televisión y a través de la prensa, el hecho de que la Dirección General de Autotransportes estaba

retirando de la circulación a los micros que llevaban placas de plástico o que llevaban placas duplicadas. Se dió una cantidad de sanciones que se habían establecido hasta ese momento. Me parece que eran nueve, no recuerdo bien, pero nos gustaría saber el estado actual de cómo se ha avanzado para tratar de acabar o por lo menos de ir reduciendo y limitando este problema, que va correlacionado también con la cuestión de las rentas de placas a combis y microbuses?

Entendemos que esta es una concesión que da el Departamento del Distrito Federal, pero me gustaría escuchar su punto de vista en relación a la renta de placas, este negocio muy socorrido todavía en las rutas de microbuses y combis, porque hemos planteado algunos problemas concretos, y con la disposición general que hay de que no se otorgarán placas durante el presente año, se cierran posibilidades de personas que de manera honesta están tratando de llevar comida a sus hogares a través de este empleo, pero chocan con algunas disposiciones que en términos generales nos parecen positivas, pero que en los aspectos muy concretos debiera analizarse con más detenimiento.

Para concluir, porque ya me excedí en tiempo y pido una disculpa, hemos analizado con detenimiento su Informe, señor licenciado, y hemos observado que se habla, por ejemplo, del programa inmediato del mejoramiento del comercio popular en el Centro Histórico, de un estudio origen-destino de viajes de los residentes de la Zona Metropolitana en la Ciudad de México, de un programa sobre transportes de substancias peligrosas, de lineamientos y normatividad, de programas para disminuir la contaminación, pero no hemos observado durante su Informe, -y si yo he omitido esto, me gustaría que usted lo aclarara por favor-, un programa integral de reordenamiento del transporte público de pasajeros, el cual, a juicio nuestro, debe consistir en un estudio profundo para reordenar rutas, tomando como eje central al Metro, a la Ruta-100 y al transporte eléctrico y complementarios a ésta, todo el transporte concesionado.

Repito, no he visto esto. Tal vez tengo falta de percepción, pero de manera respetuosa le pediría su opinión y la precisión sobre si hay este programa; es decir, hemos visto que hay una competen-

cia permanente. Por ejemplo, en Tlalpan circulan Metro, Ruta-100, microbuses ¿qué avances hay para poder ya ir ordenando las rutas distintas?

Por su atención y respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Ignacio Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- En Picacho se hizo un reacomodo de la parada. Efectivamente se quitó de ahí y está más arriba. Yo no sé si el planteamiento se refiere a la reubicación de la parada o a una supuesta desaparición de la parada que no se dió. Se hizo el estudio procedente y se llegó a la conclusión de que era necesario reubicarla y por eso se reubicó. Pero si hay alguna otra observación sobre el particular, si nos estamos refiriendo a una inquietud de los compañeros estudiantes en relación con la reubicación de la parada, yo quisiera pedirle que fuera conducto para hacérsela llegar a la Coordinación General de Transporte, específicamente a la Dirección de Estudios y Proyectos.

Cuando hablamos de una política de modernización de los paraderos nos estamos refiriendo a la creación de condiciones materiales adecuadas para su operación, por una parte, y en la reordenación administrativa por la otra y en decisiones de gobierno para unificar los mandos.

En el Programa de Paraderos hemos iniciado una serie de acciones coordinadas entre distintas instancias de las áreas administrativas y tienen básicamente como propósito, unificar los mandos en materia de gobierno, crear sistemas administrativos adecuados para el mantenimiento de los paraderos y realizar las adecuaciones convenientes para que los paraderos estén en condiciones de operar de manera eficiente.

Los paraderos de acuerdo con los objetivos que se persiguen deben tener una mejor imagen, una imagen de dignidad y sobre todo, una identidad, deben ser paraderos, porque por ser centro de confluencia de rutas y consecuentemente de pasajeros, ha llegado el momento en que han perdido un poquito su identidad, se nos han vuelto mercados en ocasiones y queremos que sean exclusivamente paraderos. Ese es el propósito del programa fundamentalmente, además de administrarlos correctamente y tener una sola unidad de mando.

Se ha convenido que la unidad de mando recaiga directamente sobre la Delegación Política en donde se ubica el paradero y las entidades que participan en todo este proceso concilian, proponen y llegan a conclusiones.

Si hay algunas remodelaciones ahí en el paradero Zaragoza, se moderniza el paradero, se amplían para que los modos de transporte tengan un espacio mayor. Estamos en proceso de readecuación.

Efectivamente, el proyecto tren elevado, es consecuencia de una sugerencia de Asambleístas y diputados que trabajaron en una Reunión Interparlamentaria. La daría yo como un ejemplo importante de los aportes que la representación popular puede y da para la realización de proyectos de gran alcance y de importancia fundamental.

A partir de la sugerencia de la Interparlamentaria de los Asambleístas y la Legislatura del Estado de México, se publicó el año pasado, por el mes de octubre, una declaratoria de necesidad, estableciendo la conveniencia de un servicio de tren preferentemente elevado.

Posteriormente se realizaron los estudios y actualmente podemos dar cuenta de algunos avances en esta materia. La declaratoria significó el inicio del proceso de concesionamiento para la construcción, operación y explotación comercial, y la identificación de la línea será de Santa Mónica, del Municipio de Tlalnequil, Estado de México, con destino a la Alameda Central, en la Delegación Cuauhtémoc del Distrito Federal.

Voy a dar cuenta de algunos datos que los señores Representantes deben de conocer. El trazo de la línea recorre las siguientes vialidades, de acuerdo con el estudio que se realizó: Periférico Norte, en el tramo Santa Mónica, de avenida Toluca a Ingenieros Militares; Periférico Norte, en el tramo de Ingenieros Militares, Ejército Nacional; Ejército Nacional a Avenida Mariano Escobedo; a Paseo de la Reforma, de Chapultepec, a Avenida Juárez, y de Avenida Juárez hasta el Eje Central, donde tendrá su terminal conectando con la estación Bellas Artes en la línea 2 y próximamente en la línea 8 del Metro.

La longitud de esta línea es de 20.3 kilómetros y tiene proyectadas 26 estaciones.

Los beneficios sociales que se esperan de esta línea son: reducción del tiempo de desplazamiento. Dejarían de circular al día 57 mil automóviles particulares, 800 microbuses de transporte público; la velocidad promedio de circulación, en el tramo, sería, de Santa Mónica a Ejército Nacional y mejoraría de 15 a 30 kilómetros por hora.

Se dejarían de emitir diariamente cinco toneladas de hidrocarburos, 52 toneladas de monóxido de carbono y una tonelada de óxidos.

Del 31 al 29%, respectivamente, el total de las emisiones contaminantes producidas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

El ahorro en el consumo de gasolina sería de 165 mil litros diarios, es decir, 60 millones de litros al año; se incorporaría una nueva opción de transporte Colectivo, que brindaría una mayor calidad del transporte.

El sector norponiente de la Zona Metropolitana, tendría un eje vertical articulador de los modos de transporte, existentes; elevaría el valor del uso del suelo, en el área comprendida en la franja de servicios de la línea.

Sus características tecnológicas se tienen contempladas y tipificadas como capacidad intermedia que permite estructuras de obras si bien ligeras, así como menores afectaciones y obras inducidas, lo que ayudaría a optimizar la utilización del espacio vial y disponible.

La construcción, operación, equipamiento y explotación de las líneas sería financiada totalmente por el sector privado, nacional y extranjero. Se estima que la inversión oscilaría entre los 600 y mil millones de dólares, dependiendo de la tecnología y financiamiento que ofrezcan los concursantes de la licitación internacional.

A partir de la expresión de voluntad de los gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal para concertar soluciones metropolitanas, se firmó un Acuerdo de Coordinación entre ambas entidades el 31 de marzo. Este convenio establece la instalación de un Comité Técnico Metropolitano que se hará cargo de desahogar el proceso de licitación para otorgar la concesión.

Con la emisión de la convocatoria se abrió la

venta de bases de licitación el pasado 12 de abril, y hasta la fecha se han vendido las bases a diez empresas en el orden siguiente: ICA, Construcción Urbanas, Prefabricación y Construcción, Grupo Mexicano de Desarrollo, Trituradores Basálticos, Bienes de México, Grupo Protexa, Bufete Industrial, Gutsa Construcciones, Bombardiere y Matra de Francia.

De conformidad con la convocatoria el fallo se tendría que emitir en septiembre próximo y la construcción de la línea podría iniciarse a finales del año.

Entregamos estos datos a los señores Asambleístas para que tengan información sobre el proyecto del tren elevado en cuanto a sus fechas y sus mecanismos de concesionamiento.

Efectivamente, en fecha reciente realizamos, con la presencia de los señores miembros de la Comisión de Vialidad y Transporte, una reunión de trabajo con Ruta-100. Recogemos ahora las preocupaciones derivadas de las afirmaciones que se hicieron entonces y de lo que se ha observado en un avance informativo entregado a la Asamblea.

Sobre el particular quiero informar a ustedes, que hay un programa de metas específicas de Ruta-100 del que debemos dar cuenta y que debe responder a las preocupaciones que ustedes manifiestan.

Nos proponemos, y estos son objetivos, y el informe al que hacen referencia los señores Representantes de la fracción parlamentaria del Partido Popular Socialista, es el primer trimestre. Yo considero importante que la evaluación final se haga en el momento en que tengan que ajustarse las metas que se está proponiendo la empresa, porque hacer un corte a tres meses resulta poco ilustrativo y poco provechoso.

Dentro de los propósitos de Ruta-100, está el de analizar cada una de las rutas para efectuar durante 1993 una modificación estructural de la actual cobertura; esto, indiscutiblemente traerá como consecuencia una modificación en los números, dada la localización de zonas de demanda que con motivo de la reestructuración se logre, servir a rutas de alta demanda para garantizar el mayor aprovechamiento de los autobuses, la atención a

los sectores con mayores requerimientos de transporte y el incremento de los niveles de recaudación; establecer una red de rutas que permita ofrecer a la población un servicio consistente y nítidamente delimitado y que garantice al organismo mayores ingresos y mayores probabilidades de permanencia como servicio de apoyo social y como fuente de trabajo.

Incrementar la cantidad de autobuses en ruta, para pasar del 73 que se tuvo en 1992 al 78 del parque vehicular asignado, así como para 1993, la meta para días hábiles es tener en ruta 3 mil 007 autobuses, 190 más que el año pasado.

Transportar mil 049 millones de pasajeros, lo que equivale al 7% más que en 1992.

Instalar, y esta es una meta en materia de contaminación, instalar en el parque vehicular el sistema atrapador de partículas EKT-4 modelo 2, el cual presenta las siguientes ventajas: permite cumplir holgadamente con las normas de la Secretaría de Desarrollo Social, permite aprovechar las ventajas de los combustibles diesel y controla sus emisiones. El sistema modelo 2 es el único en el mundo que reduce el monóxido de azufre, transformándolo en sulfatos diluidos de agua que son retirados como cristales salinos; al tiempo que se reduce la emisión de contaminantes, el sistema permite aumentar la potencia disponible de motores en equilibrio con el rendimiento de combustibles recomendado por el fabricante para llevar a cabo un proceso anticontaminante y disminuyendo la cantidad de monóxido de nitrógeno generado.

En materia de fortalecimiento del parque vehicular, incide también sobre la respuesta a sus preocupaciones, sería la adquisición de 200 autobuses, el remozamiento de 150 autobuses, la adquisición de motores, la reparación de transmisiones, diferenciales, equipo mayor y menor de conjuntos mecánicos y mantener en operación 104 de los 304 autobuses, cuya vida útil ha concluido.

Con el cumplimiento de estas metas, tenemos la expectativa de ajustar los números que al primer trimestre conoce usted en el informe que envió el Gobierno del Distrito Federal, la apreciación es que veamos el grado de avance durante los próximos trimestres, de las metas que tiene contemplado el programa de Ruta-100 para hacer la evaluación final.

Al iniciarse la operación del Eje Central, y por eso no se ha hecho ahora, esto ocurrirá en el mes de agosto, vamos a reiniciar los operativos y está contemplado el operativo que incide sobre el paradero al que usted hace mención, porque ahorita tendríamos algunas dificultades para su reubicación, sería hasta el mes de agosto, fecha en que tengamos abierta la vialidad del Eje Central Lázaro Cárdenas.

Las irregularidades en las concesiones no son hechos permisibles, no son hechos legales; son hechos irregulares y las irregularidades se castigan. No se castiga la regla, sino se castiga la excepción cuando se constituye en violación de la regla.

Es voluntad del Gobierno del Distrito Federal y la Dirección de Autotransportes Urbanos tiene la instrucción de corregir con todo el rigor de la norma y de manera drástica todas las irregularidades que se presenten en su área de competencia.

La renta de placas no está contemplada, según he observado en el Reglamento, como un acto prohibido. Sin embargo, no existe ningún estímulo para que esto ocurra y por la vía de la persuasión hemos de desalentar todo este tipo de práctica; tiene también el compromiso la Dirección General de Autotransporte Urbano.

Si la Honorable Asamblea estima conveniente en su momento hacer las adecuaciones del caso al marco normativo para que haya más rigor en este urgente llamado de reordenación, nosotros estamos a las órdenes para aplicar los ordenamientos que la Honorable Asamblea apruebe.

La reordenación de las rutas en el Distrito Federal tiene algunas condicionantes que nos obligan a llevarla en términos de gradualidad, atendiendo a factores que no siempre son de fácil manejo.

En su oportunidad y cuando se requiera el punto de vista o la información, tendremos que hablar del transporte metropolitano que incide forzosa-mente sobre la reordenación de las rutas en el Distrito Federal.

La reordenación del Transporte metropolitano traerá como consecuencia el nacimiento de la ruta metropolitana, y la ruta metropolitana es un factor que influye dentro del sistema de rutas del

Distrito Federal y del Estado de México, por una parte.

Por otra parte, se tiene que hacer un trabajo cuidadoso, a fondo y acucioso y hay que partir de una serie de presupuestos que se están sentando.

Debo señalar algo que no es ocultable y que es necesario que se conozca: teniendo una oferta suficiente en todo el sistema de transporte metropolitano, es evidente que sí existe un fenómeno de saturación en la demanda de transporte en el área concesionada. Esto trae como consecuencia una ocupación diaria promedio de 55% en horas que no son pico, en los microbuses y en las combis, y de 35% en los taxis sin ruta fija.

Esta sobreoferta ha tenido un efecto sobre los sistemas de crédito y actualmente tenemos una cartera vencida en el área de transporte concesionado de 35%.

Esto por supuesto trae también como consecuencia efectos en la prestación del servicio, con sobresaturación se invaden rutas y hay proclividad al conflicto; es necesario reordenar, es necesario racionalizar, y estamos en la etapa del diagnóstico. A partir del diagnóstico tiene que nacer un plan de reordenación que tome en consideración todos los elementos que en él contribuyen, pero durante el diagnóstico tenemos que gobernar; se gobierna previendo, se gobierna decidiendo y se gobierna sancionando cuando se llega a la infracción. La previsión es no otorgamiento, mientras no se racionalice de una placa más, no autorización de ninguna concesión más, no autorización de cambios de rutas y no autorización de permutas de itinerarios; son medidas necesarias para sentar presupuestos e iniciar y arrancar el trabajo de reordenación, por una parte.

Por otra parte, tenemos la necesidad de reordenarnos también y hay un enjundioso programa tendiente al establecimiento de un ambicioso y moderno sistema de informática que nos permita tener, con oportunidad, todos los elementos que nos ayuden a tomar decisiones correctas y no decisiones sesgadas.

Estamos en el ámbito de la previsión, la decisión también es diagnosticar y resolver sobre información clara aportada por mecanismos modernos y avanzados y, para sancionar, no necesitamos tiem-

po, está en proceso el operativo para poner en orden los comportamientos irregulares de los concesionados, sin cometer injusticias, sin llegar a excesos, sin "cazar brujas", entendiendo siempre que las irregularidades son corregibles y sancionables y es necesario que así ocurra, pero no son la regla, son la excepción y la regla es que tenemos un servicio concesionado al que se suben los usuarios y llegan a su destino. Debemos tener cuidado de no cometer injusticias, pero debemos tener cuidado de que por parte de quienes tienen una obligación de prestar un servicio no se cometan excesos; esa es nuestra función y se va a cumplir.

Un elemento más de reordenación es un esfuerzo de trabajo conjunto entre los concesionarios y las autoridades. Con la colaboración de ellos, hemos integrado 4 Comités que tienen en marcha la revisión cuidadosa, con base en la información con que se cuenta, de todos los elementos necesarios para reordenar el transporte, desde los esquemas de infraestructura hasta los esquemas financieros. Así participamos con mecanismos en los que, sin llegar a la compulsión, podemos ir avanzando poco a poco pero con certidumbre sobre el propósito de ordenar racionalizando. Este trabajo va a seguir. Los presupuestos están sentados. Seguramente en fecha próxima daremos cuenta de los grados de avance que tengamos sobre el particular.

No sé si están satisfechas por el momento sus dudas.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer su derecho de réplica y hasta por cinco minutos, por el Partido Popular Socialista tiene el uso de la palabra el Representante Belisario Aguilar Olvera.

EL C. REPRESENTANTE BELISARIO AGUILAR OLVERA (Desde su curul).- Gracias, compañero Presidente.

Licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte en el Distrito Federal: usted sabe, lo sabe de siempre, que para el Partido Popular Socialista el transporte urbano de pasajeros debe ser una función del municipio. Por lo tanto, luchamos muchos años porque se municipalizara el transporte hasta que por fin se logró.

Sin embargo, surgió deformado ese servicio

municipalizado. Los primeros administradores de Ruta-100 eran los antiguos dueños del pulpo camiones, y claro, ellos no iban a desarrollar Ruta-100, sino a estorbar su crecimiento y a ayudar al surgimiento del nuevo pulpo.

Por desgracia, las concesiones no fueron para autobuses o para camiones, sino para una modalidad del transporte que a estas alturas ha demostrado su inoperancia, su ineficacia. Demasiadas unidades que atrofian el tránsito porque hacen paradas hasta en dos o tres filas; que contribuyen a la contaminación por su número, pero además porque al detener el tránsito con ese tipo de paradas, hace que los demás vehículos aumenten su aportación en el deterioro del medio ambiente.

Es, además, un servicio que ha utilizado los vacíos de Ruta-100 porque sus rutas corren paralelos a Ruta-100, a transportes eléctricos y al propio Metro, concebido o dicho al principio hace más de diez años, de que sería para abastecer a estos tres tipos de transporte municipal, y pronto se deformó su esencia.

Ultimamente, nos enteramos además, de que este servicio concesionado se haya implicado en un fraude de duplicación de placas; placas que se rentan y placas que se venden.

Yo quisiera preguntar ¿qué se hace en el sentido de que no haya varios vehículos circulando con el mismo número de placas?

Nosotros hemos planteado también, licenciado Vázquez Torres, la necesidad de planificar todo el transporte en la zona metropolitana. Hemos planteado la creación del Instituto Metropolitano del Transporte que se integraría por el gobierno federal y los tres gobiernos de las tres entidades conurbadas e implicadas en este problema que son el Distrito Federal, el Estado de México y el Estado de Hidalgo. También participarían en su dirección los empresarios, que son, a final de cuentas, los únicos beneficiados con un transporte ágil, cómodo, rápido y directo porque se les ahuyenta el ausentismo, los retardos y además, disminuye la exigencia de aumentos de salarios.

Este Instituto planificaría y organizaría, además de dirigir todo el transporte de pasajeros en esta zona conurbada, y el financiamiento sería con aportaciones del gobierno federal y de las tres

entidades federativas de acuerdo con el número de habitantes y desde luego por los empresarios. Los usuarios aportarían también, vía una tarifa módica en el uso del transporte, que debiera ser igual en toda la zona conurbada. Mucho lo hemos planteado creemos que la Coordinación Metropolitana, ahora, deja más claro que es necesario ese Instituto.

Licenciado Vázquez Torres: El establecimiento del Programa de Transporte para el Distrito Federal y la zona metropolitana del Valle de México, brinda una herramienta de planeación sectorial cuyos objetivos se derivan de las políticas y lineamientos del desarrollo urbano, si se acepta de esta manera, las soluciones aplicables al problema del transporte resultan no ser sólo de índole técnico, sino de profunda dignificación política y social.

En este tema, si bien es cierto que se ha atendido la demanda de transportación, la solución de corto plazo que se ha adoptado sobre todo en relación con el transporte concesionado, no ha sido la óptima y se han introducido distorsiones que complican seriamente la lucha contra la contaminación; dificultan los esfuerzos para mejorar la seguridad y en general la tan lamentada deshumanización de la vida en las grandes urbes, encuentra en las dificultades del transporte en la Ciudad de México, una de sus más evidentes determinantes.

Es indispensable, entonces, considerar tres aspectos primordiales: perfeccionar los métodos de planeación, incrementar la infraestructura del transporte masivo y mejorar la organización de los servicios de superficie para conseguir dos metas fundamentales.

Primera, reducir la afluencia de vehículos particulares y, segunda, mejorar los servicios públicos en lo que a comodidad, rapidez y costo se refiere, metas que constituyen en realidad las dos caras de una misma moneda, a la que se refería usted, puesto que si se logran, los usuarios del automóvil renunciarían, por bien entendida conveniencia, al uso de sus vehículos particulares.

Para administrar el transporte de la ciudad, con un sentido social y productivo, es necesario diagnosticar no sólo las necesidades actuales de movilidad y no también imaginar las que en el futuro, en diferentes horizontes, tendrá la ciudad, y ¿cuá-

les serán, son y serán los medios y los modos para satisfacerlas? Por ello los esfuerzos de planeación que se realicen, serán el principio de la solución.

En una ciudad que ha crecido de manera anárquica, considero que el Programa Maestro del Metro ha sido el ejercicio de planeación más acabado, realizado por el gobierno de la ciudad, durante los últimos 30 años, para afrontar los problemas del transporte no sólo del presente, sino del futuro de la ciudad, aún con un ritmo menor del que se hace necesario.

Los escenarios que se construyeron para definir la red del Sistema de Transporte Colectivo, tomaron en cuenta los aspectos normativos de los programas demográficos y de desarrollo urbano regionales, considerando escenarios tendenciales de crecimiento.

La metodología utilizadas es impecable, y las propuestas que de su aplicación se derivaron, permitieron desarrollar una red del Metro que en sus primeras tres líneas dió resultados satisfactorios.

Sin embargo, la planeación no es algo que se haga de una sola vez y para siempre, requiere de actualización para validar metas y rectificar desviaciones.

A la fecha y de acuerdo con los resultados del Censo del '90, las tendencias demográficas consideradas para la construcción, tienen un considerable grado de inexactitud; veamos por qué.

Para la formulación del Programa Maestro del Metro, se consideró que la Zona Metropolitana tendría 16.2 millones de habitantes para el '83...

EL C. PRESIDENTE.- Compañero, Belisario, van nueve minutos.

EL C. REPRESENTANTE BELISARIO AGUILAR OLVERA (Desde su curul).- Le ruego, señor Presidente, que me permita dos más.

EL C. PRESIDENTE.- Encamine, pues, directamente a terminar. Gracias.

EL C. REPRESENTANTE BELISARIO AGUILAR OLVERA (Desde su curul).- Al llegar al '88

alcanzaría los 19.23 millones de habitantes con una área urbana de mil 266 kilómetros cuadrados, una densidad de 152 habitantes por hectárea, con 380 millones de vehículos y se generarían 29.40 millones de viajes por día, el Distrito Federal tendría 10.64 millones de personas en una área urbanizada de 624 kilómetros cuadrados.

Sin embargo, la realidad es diferente. En 1994 la población de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México será de menos de 16 millones de habitantes, no los 24 supuestos; la superficie urbanizada será de menos de mil 300 kilómetros cuadrados y nos más de mil 400. Como estos datos, muchos más de gran significación que no concuerdan con los presupuestos anteriores.

La pregunta que se deriva de estas consideraciones, es ¿para cuándo se tendrán los estudios de origen-destino y, en su caso, la revisión del Programa Maestro del Metro?

Usted ha mencionado la posibilidad de iniciar la construcción de la Línea 10 el próximo año. ¿Por qué no terminar antes las líneas inconclusas y promover que la Federación financie la construcción de la Línea 10, por considerar que ésta tiene carácter metropolitano?

Es conveniente también impulsar diversos sistemas de transportación masiva de propulsión eléctrica, además del Metro, tendiendo a que en su conjunto el sistema de trenes eléctricos transporte un 40% de los pasajeros que utilizan todos los transportes públicos.

¿Tiene la Coordinación General de Transporte estudiado algún esquema de financiamiento para garantizar el desarrollo de un sistema de estas características?

Por sus respuestas licenciado Vázquez Torres, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Un segundo, señor licenciado. Esta Presidencia hace un llamado afectuoso a todos los Representantes para que seamos aplicados en el acuerdo y respetar el tiempo, para el mejor desahogo de la Sesión.

Por su atención a esta recomendación, gracias. Tiene la palabra el licenciado Vázquez Torres.

EL LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Gracias. En su intervención, señor Representante Belisario Aguilar, hace usted preguntas, consideraciones y da su enfoque metodológico para resolver el problema del transporte. Le respondo a una inquietud, ¿qué se hace cuando hay falsificaciones?. Se denuncia a la autoridad para que, de resultar responsable, se aplique la ley. No hay otra respuesta y es el compromiso de quien conozca de un hecho de falsificación.

Tenga usted la seguridad de que de contar con los elementos para dar cuenta a la autoridad competente de un ilícito, quien dentro de nuestra área de competencia disponga de la información, procederá en consecuencia.

Hace usted una propuesta, que desde luego es solamente embrionaria en este momento -tal vez en su momento su partido la sustente, la fundamente, le dé cuerpo y la plantee ante los foros que deban conocer de ella-, la creación del Instituto Mexicano del Transporte para atender asuntos de área metropolitana, de transporte en la zona conurbada en donde estamos viviendo. Me parece válido que se plantee, en su momento se conozca y se discuta. Nada más le hago referencia, para que no haya algún traslape, existe actualmente un Instituto Mexicano del Transporte, con una competencia especial dentro de la estructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Tal vez estemos hablando de una entidad diferente a un proyecto de entidad distinta, pero sólo dejamos constancia para efecto del registro en el momento en que se madure una propuesta de estas características.

Los estudios de origen-destino son estudios complejos, están en marcha, pero involucran muchas entidades; tienen mucho material que recoger y muchos actores que coordinar, desde Secretarías de Estado, entidades federativas y organismos de gobierno con carácter descentralizado. No los hemos culminado justamente por magnitud que tiene el problema, pero están en marcha. En su momento y cuando sea necesario que demos cuenta del grado de avance, con gusto lo haremos ante la representación; por lo pronto sólo dejamos constancia de su complejidad por la serie de factores que en su conformación participan. Yo diría que es bueno hacer la línea 10 y es bueno terminar las líneas que faltan.

Yo creo que completar el Sistema de Transporte Colectivo Metro de acuerdo con el programa maestro, es una pauta de la que no obstante que haya algunos rezagos en algún caso, no nos hemos apartado. Efectivamente, hay que culminar algunos tramos que faltan por reconstruir, y eso es digno de que quede constancia y que sea una buena sugerencia de la Asamblea; falta llegar a los Culhuacanes en la Línea 4, a Tenayuca, me parece, en la Línea 5; en la 7 se quiere llegar al Estadio Olímpico de la Ciudad Universitaria; y en la 6, se pretende llegar a San Juan de Aragón; esto desde luego será plausible, el Metro funciona, estas construcciones traerían como consecuencia la elevación de su capacidad y su rendimiento.

Desde luego la capacidad y rendimiento del Sistema de Transporte Colectivo se elevará con la terminación de la Línea 8 que vendrá a reforzar a las demás líneas y amainar las pequeñas insuficiencias que por la no terminación de estos tramos que faltan por construir, pueda tener el Sistema de Transporte Colectivo.

La Línea 10 del Metro, es una necesidad sentida, un planteamiento bien llevado y que una vez que encuentre su nicho financiero, puede resultar una realidad y esperamos que sea lo antes posible. Don Daniel Rufz aquí dijo, en esta tribuna, que ojalá tengamos suerte para el año que entra en cuanto a los apoyos financieros, y yo me sumo a la invocación, a la suerte de don Daniel Rufz, también.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta, hasta por diez minutos, 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 (Desde su curul).- Con su permiso señor Presidente de la Mesa Directiva.

Señor Coordinador General de Transporte del Distrito Federal, mucho me gustaría desdoblar esa gran personalidad que tiene usted como político y como administrador público, pero prácticamente va a ser imposible. Yo le voy a hacer preguntas concretas, y le rogaría de la manera más atenta, por favor, me diera también respuestas concretas.

Tarifas y presupuestos del Departamento del Distrito Federal. ¿Es sostenible el Transporte del Distrito Federal, sostenerlo como usted decía, suficientemente, también palabras suyas, mal administrado con las actuales tarifas? ¿quién elabora el presupuesto de la Coordinación General de Transporte, cada uno de los organismos, Ruta-100, Sistema de Transporte Colectivo, Sistema de Transporte Eléctrico, la Dirección General y usted supervisa esos presupuestos y después son enviados al Departamento del Distrito Federal?

Hay un problema en avenida Tláhuac, los puentes peatonales a la altura de Santa María Tomatlán ¿qué medidas va a tomar la Coordinación General de Transporte?

Quiero que me conteste concretamente ¿qué pasa con las rutas de penetración metropolitana? que se ha platicado tanto entre el Estado de México y el Distrito Federal. No podemos permitir más que siga siendo beneficiario el señor Cos de esta situación que está detenida en el tiempo.

Otra pregunta: el deterioro del Metro. En reiteradas ocasiones el Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional ha denunciado la alta velocidad a la que se deteriora el Metro, tan alta quizá como la misma que se le impriman a los vagones que circulan por los más de 100 kilómetros de la ciudad, y las estaciones, los convoys, las unidades están deterioradas al extremo de que ya llega a ponerse en riesgo la seguridad de los viajeros.

Aquí está el Director del Metro, aquí está usted como Coordinador de él. Queremos una respuesta en beneficio de la Ciudad de México. Más atención al mantenimiento preventivo y correctivo del Sistema de Transporte Colectivo.

Parque vehicular de Ruta-100: ¿10 mil, 7 mil, 3800 unidades? ¿Qué es lo que soporta esta ciudad? Usted dice que transporte suficiente; yo digo que no. ¿Mal administrado?, quizá, pero ¿qué ha hecho usted para corregir esta mala administración?

Hoy el Presidente de la República hace unos momentos y el Jefe del Departamento del Distrito Federal, acaban de inaugurar el programa Santa Fe. ¿Qué ha hecho la Coordinación General de Transporte para que sea una zona que no se vaya

a saturar vehicularmente a corto tiempo? La única entrada es la carretera a Toluca y Reforma y Constituyentes. ¿Por qué no desarrollar el proyecto del programa de la carretera de Contadero a Colegio Militar? ¿Qué impide el que se haga esa obra? ¿Falta de voluntad del Gobierno Federal, falta de voluntad del Gobierno de la Ciudad de México? ¿Qué es lo que pasa?

Transporte en las zonas conurbadas. Yo sabía, conocía por cifras oficiales que Ruta-100 tenía 256 rutas; hoy nos dice usted que son 239. ¿Es compactación? ¿El parque vehicular no les alcanza para dar el servicio a las 256? ¿Qué es lo que está pasando?

Los topes. Perdón por mi exabrupto de hace rato, pero desde Hank González están prohibidos. Hay un acuerdo del Jefe del Departamento del Distrito Federal. Si no lo tienen en los archivos de la Coordinación General del Transporte, Guzmán Nambo en la Secretaría de Protección y Vialidad les podrá proporcionar una copia del acuerdo del Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Es todo por el momento. Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- En uso de la palabra el licenciado Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Gracias, Representante Suarez Nimo.

Lo primero que me dijo no sé si era de corazón. Si era de corazón, se lo agradezco, pero no tengo el propósito de dar la apariencia de que correspondo a la calificación que usted hizo. Simple y llanamente voy a tratar de contestarle como lo que soy: Coordinador del Transporte, miembro de un equipo de gobierno, funcionario de una estructura en la que la competencia es común y por tanto mucho me extrañó que me hable como individualidad. Yo vengo aquí como representante del gobierno. Si alguien le dijo a usted que me hablara como individualidad, también le agradezco, pero mi respuesta es representante del gobierno.

Ya están en proyecto los pasos a desnivel peatonales y se iniciará próximamente su construcción, esto será en Tláhuac. En Santa Fe está planeado

el uso del suelo. En el proyecto de la Venta, Colegio Militar, se buscan recursos, no se tienen todavía para su realización y ese es el elemento de fondo de por qué no se han iniciado las obras, hay un elemento adicional que la capacidad negociadora del gobierno tendrá que resolver, hay oposición de grupos ecologistas; también sobre eso se trabaja.

Si hay respuestas cómodas en un problema tan complejo como es el transporte en el área metropolitana en donde habitamos, son las relativas al Sistema de Transporte Colectivo Metro. Es un buen sistema del que sin siquiera llegar a la exageración podríamos sentirnos orgullosos, es defendible desde todos los puntos de vista por su tamaño y su eficiencia, por su estado y su cuidado, es un sistema muy bien hecho; un sistema que con precario mantenimiento que se tuvo durante muchos años ha resistido, y que actualmente es atendido ya con dos programas aprobados para mantenimiento general, no se está cayendo, no se va a caer, no se caerá, se han tomado las decisiones ya para que se haga un mantenimiento reconstructivo general; el mantenimiento preventivo se hace al 100% y el correctivo se realiza también con puntualidad.

En cuanto a los programas a los que hago referencia que nacen de decisiones tomadas se han arrancado y están en proceso de adjudicación las licitaciones, pronto se iniciarán. El Metro no se está acabando, el Metro está creciendo, es un Metro que crece en proporciones mayores que la inmensa mayoría de todos los sistemas de transporte colectivo iguales en el Mundo.

El Metro es un gran sistema: es pivote de nuestro sistema de transporte.

Estamos buscando en Ruta-100, mediante un trabajo de compactación, mayor rentabilidad en las líneas, sin que pierda el propósito para el que fué creado el organismo. El organismo tiene un carácter complementario. Es un organismo que unido a otros medios de transporte debe atender a una amplia cobertura a las colonias populares medias, a las colonias en donde no llega el Metro, a las zonas aledañas del Distrito Federal en el Estado de México, porque así fué determinado en el decreto que le dió nacimiento.

La compactación trae como consecuencia la ele-

vación de su productividad. La reducción de las líneas quiere decir que la cobertura se mejora y se atiende mejor la demanda también. En este sentido, estamos respondiendo a algo que hace un momento señalaba yo como una de las metas que se tiene propuesto el organismo durante este año, como base para alcanzar un mayor número de autobuses en ruta. Estamos sobre el 75%. Nos proponemos llegar en su momento y usted lo proponía también, en una intervención pasada en esta Asamblea, llegar hasta el 80%. La meta es llegar al 82%.

Claro que se necesita tomar una serie de decisiones y las compactaciones son elementos importantes, herramientas de trabajo de particular significación para lograr este propósito.

Me pregunta usted que cómo está el parque vehicular de Ruta-100, y que yo qué he hecho para corregirlo? Si se refiere usted a yo, como representante del gobierno del Distrito Federal, agente de un gobierno, funcionario, servidor público con competencia delimitada para influir en las decisiones, le diré que he hecho lo conducente, junto con otros muchos destacados servidores públicos que tienen competencia, para que se cumplan las metas de mantenimiento y reposición del parque vehicular. Haremos lo posible para que se cumpla la meta de compra de 200 autobuses que el mismo Jefe del Departamento del Distrito Federal anunció aquí. No lo he hecho yo; no lo haré yo. Lo hará el gobierno, lo harán los agentes, los servidores públicos con competencias delimitadas, dentro del marco del programa integral del transporte.

Los topes están prohibidos, pero existen. Hay algunas cosas prohibidas que existen y que nos llevan a no aplicar la ley con el rigor con que la ley misma lo dice, o la norma misma, sin llegar a ley, o con el sentido drástico con que algunas conductas que tienen responsabilidades en las aplicaciones de las normas, quisieran hacer.

Los topes existen y a unos les gustan y a otros no les gustan. Usted, representante popular, seguramente habrá tenido reuniones con los vecinos y se encuentra con que éste es un problema muy controvertido; hay ocasiones en que un tope es bien visto por unos y es mal visto por otros; hay ocasiones en que un tope provoca una protesta porque existe, o un tope provoca una protesta porque no existe.

En este sentido, y lo dijimos hace rato cuando usted me hizo el favor de comentarme desde su curul que estaban prohibidos, que hemos recurrido a los vecinos en el buen ánimo de darle flexibilidad a la norma para que podamos conciliar la seguridad de los peatones con una correcta administración de las vialidades.

Yo creo que el criterio de los vecinos es válido, que la sensibilidad de ellos es conveniente, que no sobra escucharlos, que es útil que expresen sus puntos de vista, y si se puede ser laxo y si se puede ser flexible sin atentar contra la buena administración de las vialidades y sin poner en riesgo la seguridad de los peatones, de los vecinos en sí mismos, creo que no sobra que a esta norma que en letra es tajante y prohibitiva se le dé, en casos concretos, la flexibilidad conveniente.

Las tarifas son sostenibles hasta ahora. El gobierno del Distrito Federal con recursos propios sin participaciones federales desde hace dos años ha hecho un esfuerzo importante por darle al usuario del transporte en la Ciudad de México, transporte barato, mediante una transferencia que tiene las características de redistribución del ingreso. Hasta hoy, son sostenibles, si algún día dentro de los términos de gobierno que nos corresponde cumplir a nosotros, es necesario hacer un replanteamiento, con gusto lo haremos ante los foros en que es conveniente que se conozca, se aconseje y se decida, las tarifas son sostenibles.

La convivencia con el transporte de la zona conurbada no es una convivencia sencilla, hay disparidad sensible y constante en normas, a veces en procedimientos, en ocasiones en decisiones y en medida otras veces.

No tenemos una homologación deseable para hacer frente con criterios ciertos a un problema tan complejo en donde entramos a menudo en conflicto; a veces recurrimos al convenio que es una forma precarísima de solventar un problema, donde transportistas del Distrito Federal o transportistas del Estado de México entraron en conflicto.

A veces nos afecta el servicio, la no rápida conciliación de los intereses contrapuestos, y lesionamos sin quererlos, a veces por no tener los calendarios con la puntualidad con que se gobiernan

los calendarios en las ciencias exactas, nos traen conflictos y nos perturban el servicio y dañamos a los usuarios. Eso es cierto.

Tenemos un trabajo complejo, grande, de importante magnitud, para hacer frente a este desafío, a este reto.

Hay dos formas de enfrentarse a él, una nos la dicta de inmediatez. Cuando estalla un conflicto, vamos a hablar con las partes involucradas y mediante la conciliación negociamos y resolvemos y prestamos el servicio en un ambiente de paz precaria. La otra forma es resolver de fondo y a largo plazo.

Hemos caminado sobre las dos vías. Seguimos trabajando en la solución de conflictos que se dan de manera natural y a veces al vapor, pero estamos trabajando también sobre el fondo de la cuestión.

Tenemos, y este es el marco de nuestra situación, en el transporte de zonas conurbadas, un estimado de un parque vehicular del Estado de México sobre el Distrito Federal, de nueve mil 134 unidades y 58 rutas, con un total de 13 mil 219 vehículos, que tienen su origen en Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec, Nezahualcóyotl y Chalco.

En contraparte, por lo que se refiere a rutas de penetración del Distrito Federal al Estado de México, se tienen registradas 34 rutas con un parque vehicular mayor de 14 mil 944 vehículos distribuidos en 317 derroteros.

Los pasos que estamos dando para prevenir y evitar conflictos en este universo de rutas de penetración del Estado de México al Distrito Federal y del Distrito Federal al Estado de México, es el manejo a través de convenios validados por el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (Cotam), de cuyas acciones la Asamblea, por conducto de la Comisión de vialidad y Transporte ha tenido noticias.

Reactivamos Cotam, se creó modificando el acuerdo del 7 de febrero, con el Secretariado Permanente se reactivaron diez equipos de trabajo dentro de las distintas especialidades que tiene que manejar el Transporte del Área Metropolitana.

Tenemos dictaminadas diez rutas de penetración

que podrían ser sustento de la ruta metropolitana, que debe ser una de las opciones finales para resolver esta conflictiva.

Por otra parte se trabaja ya y es inminente la firma del Convenio de Zonas Aledañas que sería la base para el cambio de los permisos federales por cambio de permisos del Distrito Federal y del Estado de México. Una vez operándose este Acuerdo, estaremos en condición y es inminente, está para firma de los titulares del Departamento del Distrito Federal, del Secretario de Comunicaciones y Transporte y del Gobernador del Estado de México, una vez que se firme este Convenio, estaríamos en posibilidad de dar el permiso único y después la placa única para recorrer la Zona Metropolitana. Es una solución conciliada en la que van a entrar transportistas del Estado de México y transportistas del Distrito Federal, en condiciones de equidad y respetando los criterios de vialidad y respetando criterios muy específicos en materia de parque vehicular.

Concretamente, tenemos listo para su arranque el primer paso, la primera experiencia de Ruta Metropolitana para que el servicio se preste con autobuses, en aras de cumplir con un propósito que nos hemos señalado: hemos de arrancar rumbo a la finalidad de tener más asientos y menos motores. Esto se daría cambiando placas, metiendo menos autobuses y sacando más combis y microbuses. Y estamos hablando del primer experimento Huixquilucan-Parque Madrid a la Fuente de la Cibeles. Posteriormente daremos más detalles sobre este proyecto que está madura y que sólo tiene ya como paso inmediato tener el sustento, la firma del acuerdo zonas aledañas.

Generalmente no atiendo yo comentarios en relación con personas, y desde esta tribuna omito cualquier comentario en relación con el señor Coss.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer su derecho de réplica del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional, tiene el uso de la palabra, hasta por cinco minutos, el Representante Domingo Suárez.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO (Desde su curul).- Muchas gracias, señor Presidente. Con la misma sutileza que usted dejó

entrever, el camino por el que andamos usted y yo, porque gustamos en trabajar en política, le deseo el mejor éxito como presunto precandidato a Guanajuato.

En cuanto a lo de agente del gobierno, yo creo que es una vieja palabra que se le quedó a usted de algún anterior servicio que prestó usted en la Secretaría de Gobernación.

Pero de verdad -yo sí le hablo de corazón-, hay alguien efectivamente, atinó usted en su suspicacia, ese alguien es mi fuero interno, mi fuero personal, el de servir a mi ciudad y de perseguir que esta ciudad sea una ciudad con destino y con vida comunal.

Yo creo que las reflexiones que usted nos ha hecho aquí ante el Pleno, me dejan entrever un problema: usted no ha delegado; ha abdicado algunas funciones. Por eso algunos de estos responsables de estas áreas como del Metro, de Ruta-100, de transporte eléctrico o de cualquiera de las áreas que están bajo su jurisdicción le están engañando.

Don Ignacio, de verdad, cuando se lo digo de que el Metro se está deteriorando a pasos agigantados es porque lo uso, lo vivo, lo utilizo, veo los barandales, veo los pasamanos, veo las estaciones, y nada le cuesta a usted ordenar a 10 ó 15 de sus mejores colaboradores que le presenten un informe del estado que guardan en este momento las estaciones del Metro. Mucho le costó al señor Presidente en turno, a algunos Representantes a la Asamblea, como Carlos González Arriaga o a Guadalupe Tron, sacar en un momento a un determinado grupo de gentes que habían invadido ese importante servicio. Ahora ayúdenos usted ponga un granito de arena de su parte para devolverle al Metro el mantenimiento correctivo que requiere tanto el propio servicio como las estaciones.

Hay una duda también que me queda: pocos libramientos para una ciudad saturada, saturada vehicularmente. El que viene de Toluca tiene que cruzar para salir a Puebla. Explíquenos un poco, ¿por qué no ha avanzado la Coordinación General del Transporte en lo que se refiere a la concepción de cara al siglo XXI de verdaderos libramientos de la Ciudad de México?

Otra cosa que no le acepto: Grupos ecologistas no aceptan la carretera Contadero-Colegio Militar. Es una sola persona y vive en San Jerónimo, nada más una es la agitadora, y por eso se ha parado uno de los principales proyectos que podrían darle viabilidad a algo que demanda la ciudad, más velocidad en lo que se refiere a los horas picos.

En sí don Ignacio, creo que el Informe es un buen ejercicio que usted hace ante este órgano de representación popular, pero que sin embargo en sesiones particulares con usted, en la Coordinación General de Transporte, tendremos que abundar los miembros de la Séptima Comisión. Por lo pronto, tenemos dudas, muchas dudas en los paraderos de transportes, en los propios parquímetros, en los estacionamientos, en los pasos peatonales, en los estudios de origen y destino. Y esto sí quiero que me lo conteste, en los estudios de origen y destino ¿qué porcentaje significa el uso de los obreros del Metro de Ruta-100?

Por favor, quiero por favor, que tome usted esto, como dije en un principio, de corazón a corazón y no un reto entre políticos, sino entre gente que quiere a la Ciudad de México, que tiene puestos los pies y la cabeza en la Ciudad de México, y no como otros piensan.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Donde trabajé hace años, quienes salían a la calle a cumplir una función no se llamaban agentes, se llamaban inspectores o se llamaban investigadores. Al hablar de agentes de gobierno no me acordé de eso. En esa función que tuve y que está en mi currículum y que me enorgullezco de ella, sólo le digo, parafraseando aquella expresión: los caballeros no tenemos memoria, los que trabajamos allí, tampoco la tenemos, así es que no me acuerdo de lo que usted hizo. ¡Eh!

Estamos en esto del mantenimiento del Metro, en un diálogo en donde la conclusión es que usted y yo y don Emilio Mújica Montoya y algunos otros Asambleístas podamos ir a ver las cosas; porque mi palabra contra la suya y su palabra contra la mía, nos van a dar magros resultados en el diálogo. Mejor yo le sugiero a don Emilio Mújica Montoya que nos invite vía la Comisión de Transporte y Vialidad a ver los sistemas de manteni-

miento, platicar sobre ellos, platicar sobre los programas, y nos vamos a quedar ya sin inexactitudes, ya vamos a saber exactamente de qué se trata.

Como yo conozco bien a don Emilio Mújica y me conozco a mí, ninguno de los dos tenemos nada que ocultar; entonces, la propuesta creo que esta perfectamente consensada entre los dos, no sé si aceptada por los señores Asambleístas.

Yo tengo el dato de que la principal resistencia a la construcción de la carretera Contadero-Colegio Militar proviene de los vecinos de Contadero y de los vecinos de Luis Cabrera. Lo tengo de quiénes hemos hablado con ellos y de quienes los hemos escuchado. No creemos que sea un solo vecino, pero aún siendo uno sólo, su opinión era estimable.

Le decía yo a usted que no era el aspecto fundamental, que el aspecto fundamental era no tener en el momento los recursos financieros, pero además teníamos el inconveniente de que había una oposición de los ecologistas.

Ya hablamos sobre paraderos y, si usted no tiene inconveniente, para no quemarles el tema a algunos otros compañeros Asambleístas, luego hablamos de parquímetros, pero si quiere ahorita hablamos.

En cuanto a los estudios de origen-destino, el estudio de origen-destino no está concluido, no le puedo dar los datos. Una vez que se concluya se los doy.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta, tiene el uso de la palabra la Representante Laura Itzel Castillo, del Partido de la Revolución Democrática.

LA C. REPRESENTANTE LAURA ITZEL CASTILLO JUAREZ (Desde su curul).- Licenciado Vázquez Torres:

Me dirijo a usted como individuo y como representante del Gobierno.

A mí me parece que una cuestión importante es que a pesar de que no se tenga memoria, aquí contemos con una versión estenográfica para posteriormente recordar lo que cada uno ha venido a plantear e informar en este Recinto.

Una reflexión acerca de la situación que guarda el Sistema de Transporte en la Ciudad de México nos lleva a evaluar que realmente no se ha logrado que exista una adecuada organización y desarrollo de lo que es el transporte en la Ciudad de México; tampoco es eficiente, como de alguna manera aquí se ha venido a manejar, y que tampoco es eficiente la organización que se tiene a nivel del Sistema de Transporte y de las distintas instancias prestadoras de este servicio.

La calidad deja mucho que desear, lo mismo que la política tarifaria y la normatividad que se tiene, así como su aplicación.

Una de las cuestiones que a nosotros nos llevan a esta reflexión también es, por ejemplo, a la utilización que se le da al Sistema de Transporte Colectivo Metro, que nosotros observamos que dentro de la línea, según los datos que ustedes mismos nos han proporcionado, de la línea 1, 2 y 3 del Metro es la que apoya a un 75% de lo que sería la población que se transporta, mientras que el resto de las líneas no cuentan con su capacidad al tope y se concentra más en lo que sería la línea 1, 2 y 3, y que esto llevaría a hacer un planteamiento de que efectivamente hacia dónde se requiere la ampliación de estas redes y que en alguno de los casos incluso existen dentro de las mismas redes líneas paralelas, en lugar de prolongar este servicio hacia otros lugares.

Nosotros hemos observado que lejos de que se haya mejorado la calidad, como usted lo había mencionado, se ha incrementado el número de accidentes en el Metro, que se han incrementado el número a nivel del servicio de transportes relacionado con los microbuses y que además a últimas fechas se le ha dado una mayor difusión a este tipo de accidentes que se dan en el transporte que en ocasiones anteriores. Sin embargo sabemos que no se lleva a cabo la capacitación de la que aquí se ha hablado, que si bien es cierto existe una capacitación, también aquí en la comparecencia que se tuvo por parte del licenciado Joel Ortega en el mes de febrero, se nos informaba que de 300 mil conductores, exclusivamente habían tomado los cursos aproximadamente 800; o sea nosotros nos podemos dar cuenta de que esto es una minucia comparado con la magnitud y que además este tipo de capacitación no va orientada a la capacitación que se tiene que dar en el manejo de gas, que lejos de que se haya implementado un programa

serio de capacitación para el manejo de gas, se ha llevado a cabo este programa sin que se tenga un sustento adecuado.

Este es el caso de la capacitación que se da a los choferes, o sea la falta de capacitación y que por otro lado nosotros podemos ver que la única capacitación que se dió fue la que se realizó por parte de los propios choferes y este fue el caso del Frente Democrático de Trabajadores de este servicio. Ellos llevaron a cabo un programa de capacitación donde se capacitó a 200 choferes, ¿por qué no existe un programa serio que se implemente? ya que desde hace mucho tiempo que se lleva a cabo este tipo de programa de reconversión de gasolina a gas y hasta el momento son un número muy grande de accidentes que se han dado. Preguntáramos hasta qué número de explosión o de accidente, considera usted importante que se implementen este tipo de capacitaciones? ¿cuál será el límite?

Consideramos que el problema económico sigue siendo de primer orden y que ya aquí se ha manejado lo de la ruta 10, pero que de hecho no existen mayores recursos para que ésta se pueda concluir y que, por otro lado, bueno, este sexenio es en el que menos Metro se ha construido, incluso del que se comprometieron en el inicio del sexenio a construir, que fue de 10 kilómetros anuales y que al concluir este sexenio va a haber construido poco más de la mitad del compromiso que se adquirió.

Con relación a la reglamentación nosotros consideramos que una de las cosas por las cuales es nula la aplicación, es que en primer lugar se encuentra la corrupción; la corrupción que se ejerce desde la Secretaría General de Protección y Vialidad. Aquí también muchos han manejado lo de la corrupción que se lleva a cabo a través de la duplicidad de placas y existen múltiples denuncias que vienen a hacer aquí a la Asamblea de Representantes distintos choferes y organizaciones en torno a este tipo de corrupción. Desde nuestro punto de vista consideramos que si no existe realmente una coordinación del transporte, entonces, bueno si no existe una eficaz coordinación del transporte y a qué se debe que se lleve a cabo esta corrupción y que no haya una cabeza que pueda poner fin a ella, si existen una gran cantidad de elementos que la están practicando. Si existen una gran cantidad de elementos que la están practicando, en este

sentido existen muchas denuncias, como ya lo había dicho, y sobre todo también denuncias con relación al personal de inspectores de autotransporte urbano denominados "Los Dantes" y que a través de ellos se ejerce toda esta corrupción.

Con relación al organismo que es el que tendría que estar coordinando la relación metropolitana, que es la coordinación esta de transporte, quisiéramos preguntarle su opinión al respecto, ya que tenemos entendido que en el Estado de México se ha exentado de impuestos a los concesionarios del transporte, y que estos son impuestos de carácter federal, y cómo se puede llevar a efecto esto, y que debe de haber efectivamente una coordinación metropolitana ya que esta es una de las razones por las cuales no funciona porque existen distintos criterios en la normatividad, dependiendo de la jurisdicción en que se encuentren.

También en el caso del programa integral del transporte, con relación a los objetivos, nosotros consideramos que dejan mucho que desear. Dentro de uno de sus objetivos fundamentales está la reordenación gradual de los movimientos, buscando acercar centros de vivienda con los de estudio y trabajo. Quisiéramos conocer los resultados obtenidos al respecto, para poder tener la visión optimista que aquí se tiene. Otro es fortalecer el transporte colectivo y establecer un sistema concéntrico. Creo que también en esto queda mucho por hacer, y que otro de los objetivos es la sustitución gradual de autos privados combis y autobuses por transporte eléctrico, que es un punto fundamental y que tampoco se ha atacado con eficiencia.

Nosotros observamos, con relación al caso de la Ruta-100, cómo atiende algunas zonas, que no necesariamente obedeciendo a los intereses o las necesidades que se pueden tener en las distintas poblaciones a las que se atiende, sino como resultado de las negociaciones que se obtienen con el sindicato y con las distintas organizaciones populares. Tal es el caso de que no se presta el servicio que demandan desde hace varios años los habitantes de Chimalpa, los habitantes de Acopilco, en la Delegación Cuajimalpa, lo mismo que habitantes de las distintas Delegaciones, sobre todo en el caso de la Gustavo A. Madero y la Alvaro Obregón. ¿Ahí cuál es la capacidad que desde sus funciones se podría tener en relación al reordenamiento de este tipo de transporte?

Por último, quisiéramos preguntarle también, ya que existen denuncias por parte de los mismos trabajadores, choferes, en contra de los concesionarios en cuanto a las condiciones de trabajo en las que operan. ¿Hasta cuándo se tiene contemplado ponerles la obligación a los concesionarios de cumplir con la Ley Federal del Trabajo, para que se le pueda garantizar a los trabajadores la inscripción en el IMSS, en el INFONAVIT, el pago de sus utilidades, etcétera?. Esto viene a colación también con relación al comportamiento y a las actividades que desarrollan los choferes, que nosotros de nueva cuenta reiteraríamos aquí, que no existe la capacitación adecuada, ya que es necesario elevar la calidad de los mismos trabajadores, y obligarlos de igual forma a que presten adecuadamente sus servicios.

Nosotros preguntaríamos por último y haciendo todas estas consideraciones, si usted considera que este sistema de transporte colectivo es el que necesita una megalópolis como la nuestra. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Ignacio Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Señorita Representante Laura Itzel Castillo: Me parece válido su comentario en relación con lo que considera usted que son deficiencias de nuestro sistema de transporte.

No estamos obligados a la coincidencia, no la vamos a tener, su enfoque es un enfoque crítico y válido y respetable. Yo solamente he hecho acotaciones cuando surgen comentarios de esta naturaleza; hecho consideraciones sobre las características que estimo, tiene nuestro sistema de transporte para ver sus claros y para ver sus oscuros; para saber lo que está superado y lo que no está superado, lo que nos está retando y lo que nos está desafiando, y lo que nos da validez para seguir planteando nuestros puntos de vista como responsables de llevar a su cumplimiento las finalidades del plan integral del transporte.

De acuerdo con su observación, nuestro transporte no es eficiente. Yo diría que no es lo suficientemente eficiente y que el reto y el desafío es que lo sea; llamarle deficiente a un sistema de transporte que realiza la hazaña de mover a un número muy importante de mexicanos que van y vienen y

dan un volumen de 37 millones de viajes/persona/día no puede ser tajantemente calificado como deficiente, puede ser calificado como un transporte con fallas corregibles, con señalamientos que es necesario atender, revisar, puntualizar y remover para replantear.

Es difícil, con un sistema tan grande de transporte como el que tenemos obtener máximos de calidad, obtenerlos de manera tal que sean de muy elevada calificación. Pero asociar algunos modos a otros, también resultaría un método injusto; hay modos de transporte integrados al programa integral del transporte que tienen una calidad y otros que tienen otra; unos que tienen un confort y otros que tienen otro; otros que aspiran a tener una calidad y otros que definitivamente están limitados por razones de carácter financiero y operativo para tenerlo.

Si yo le hablo del sistema Metro, le puedo hacer consideraciones sobre un sistema que tiene calidad, comparado con otros sistemas del mundo; si le hablo del sistema concesionado, le hablo de un sistema que tiene rezagos y que debe superarlos y que sin embargo cumple una función y es útil y su suspensión sería extrañable en el momento en que se diera porque cumple la misión de mover 8.5 millones de viajes/persona/día y tiene, desde luego, incidentes y tiene accidentes y es conveniente que cada día tenga menos y en eso hay que aplicar medidas preventivas y haya que aplicar medidas correctivas.

Luego, es un sistema que nos está desafiando más que otro. Medir la eficiencia y la calidad globalmente, a lo mejor resulta injusto porque habría que calificar medio por medio y convenir cuáles están más rezagados que los otros.

En materia de política tarifaria, hemos atendido a un reclamo de redistribución del ingreso. Es un esfuerzo muy importante en el orden financiero el que realiza el Gobierno del Distrito Federal para hacer factible el sostenimiento en condiciones de buena operación de los modos de transporte, a través de un subsidio; un subsidio que representa un volumen importante, más del 25% del presupuesto del Gobierno del Distrito Federal, constituye un esfuerzo señalado, un esfuerzo de significación para dar transporte accesible, para dar transporte con amplia cobertura, para dar trans-

porte suficiente, para dar satisfacción a una demanda importante de viajes/persona/día.

Las líneas 1, 2 y 3, efectivamente en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, atiende al mayor volumen de demanda de servicio de este modo de transporte. Su operación permite que lo haga, su infraestructura permite que lo haga, la ubicación de sus líneas definitivamente lo determinan.

Su estado de sobresaturación se da normalmente en las horas pico, y podría decirse que cuando las horas pico pasan, el Sistema en estas tres líneas funciona en condiciones de normalidad, sin llegar a la sobresaturación.

Esto, desde luego, tiene que corregirse. Uno de los momentos en que tendrá que beneficiarse con un alivio el Sistema, será cuando entre en operación la línea 8. Y desde luego al lograr la mayor eficiencia en las otras líneas del Sistema de Transporte Colectivo, que comparadas con las líneas 1, 2 y 3, pueden considerarse subutilizadas; pero comparadas con sistemas de Metro de otros países, pueden estimarse como líneas funcionando a nivel de normalidad.

Yo creo que hacer estas apreciaciones es conveniente para no llegar a hacer comentarios que resulten un poquito alejados de la objetividad.

Efectivamente, hay una subutilización comparada con la 1, 2 y 3, sobresaturadas en horas pico. Pero comparado con otros sistemas de Metro nacionales y que funcionan en el mundo, los números pueden darnos resultados de normalidad.

No compartimos la afirmación de que se hayan incrementado los accidentes en el Metro por fallas mecánicas. Se han reducido paulatinamente. Lo que ha ocurrido en el Metro normalmente es ajeno a fallas del sistema, son producto de la intensa actividad que se da, es un sistema que mueve 4 millones y medio de personas al día y no es fácil no tener incidentes realizando una movilización de ese volumen y de esas características.

Además, se dan incidentes desafortunados que tienen impacto sobre la opinión pública cuando los difunden los medios y están en su derecho de hacerlo. Los incidentes de suicidio se llegan a dar

en el Metro y forman parte también de la noticia que tiene el Metro en materia de accidentes; se dan algunas cuestiones de carácter humano: infartos, fallas de salud; pero la operación del sistema no ha incrementado el número de accidentes, al contrario, han descendido; sostenemos que su mantenimiento preventivo y correctivo se da en tiempo y tiene al sistema en condiciones de buena operación.

Es un sistema seguro, es un sistema manejado por cómputo; su velocidad se maneja por cómputo, sus intervalos se manejan por cómputo, sus frenados se manejan por cómputo. Hay un alto índice de inseguridad, pero no se nos debe olvidar que mueve 4 millones y medio de mexicanos en el curso de un día, y con una movilización de esas características, no son descartables los accidentes, pero no forman parte del común de la regla general.

A estas alturas y en materia de construcción de Metro, me parece, si los técnicos no me desmienten, que tenemos el sexto lugar en el mundo en avance y construcción de Metro, y a estas alturas, en lo que va de la administración, llevamos contruidos 37 kilómetros de Metro, contando la línea "A" Los Reyes La Paz-Pantitlán y la línea 8 que entrará en operación en el mes de agosto del año que entra.

Tenemos, desde luego en los términos en que se los dijo a ustedes don Daniel Ruiz, la expectativa, si tenemos el elemento a la mano, para construir la línea 10 del Metro, que beneficia a colonias del Distrito Federal y beneficia a colonias del Estado de México.

Independientemente del dato político que pueda darse a esta cifra, yo quiere decir algo en relación con el número de kilómetros contruidos en el Metro durante esta administración. A agosto habrá 37 kilómetros contruidos, que representan un crecimiento anual de 6.2 kilómetros por año, que no lo tiene ningún otro Metro en el mundo. Aparte de las consideraciones políticas que queramos hacer, creo que es un crecimiento importante, importante comparado con los crecimientos de otros sistemas de transporte colectivo de estas características, por una parte.

Por otra parte, yo no sé si se ha reparado en la inconveniencia podríamos llamarle así, de tener

dos líneas en construcción en un año, en una ciudad con tantos problemas de vialidad como es la Ciudad de México, en donde no obstante los grandes esfuerzos de ampliación de vialidades que se han realizado en la administración y que yo estimo son importantes, sigue siendo un tema a considerar. Tal vez la presencia de dos obras de la magnitud de la construcción de dos líneas del Metro resulte demasiado poco digerible para la Ciudad de México.

Quizá esto lo repita yo siempre, porque es mi convicción, porque creo en eso; si hay corrupción, debe castigarse, no presumirse. Cuando la corrupción se vuelve presumible puede envenenar la conciencia social, y es sano que donde se dé un hecho de corrupción, que constituye un ilícito, haya denuncia y con la denuncia una sanción. Definitivamente estamos porque todos los casos de corrupción en donde se den, se denuncien.

Pero, además, donde se deba prevenir, se previene, se previene a través de métodos que busquen la eficiencia en el trabajo; el efecto se castiga, pero es evitable el fenómeno mediante la prevención.

Yo quisiera que cuando se habla de las duplicidades de placas y de estas irregularidades, se hicieran concreciones para que la autoridad tenga la oportunidad de perseguir a través de los órganos competentes, conductas ilícitas.

Podemos ser omisos porque no haya denuncia, pero nunca ser cómplices de una conducta irregular. Cuando hablamos de corrupción, ya hay denuncia, invoquemos la ley y apliquemos la sanción.

Uno de los asuntos que busca la Coordinación Metropolitana justamente, es evitar que una medida que se da en una entidad no corresponda a una medida que se da en la otra. Si el parque vehicular de los transportistas del Estado de México tiene características diferentes, por una política distinta al parque vehicular, del Distrito Federal, no estamos en condiciones de hacer frente, como debiéramos, al fenómeno de la contaminación atmosférica y de una prestación eficiente y confortable del servicio.

Si hay exenciones de un Estado y en otro no, también estamos provocando situaciones dispa-

res que traen como consecuencia afectación del servicio.

La Coordinación del Transporte en el Area Metropolitana busca justamente eso, y el Consejo del Transporte del Area Metropolitana, Cotam, precisamente está, ya con su secretariado técnico permanente, preparando a través de diez grupos de trabajo con cuadros técnicos especializados, planteamientos para que las entidades convenga homologación de decisiones y homologación de procedimientos.

Hace rato hablamos de los presupuestos que son importantes para que el transporte concesionado, que está sobreofertado lo hemos dicho y que por sobreofertado tiene una serie de problemas de gobierno y de financiamiento, sea corregido, y hay algo muy importante que tenemos que corregir porque eso es benéfico para los concesionarios, para los trabajadores y para los usuarios: hay que reorganizar su esquema jurídico.

Actualmente el transporte concesionado tiene una estructura vertical en donde hay cupulas que resuelve. Yo no iría más allá mas que decir que son agrupamientos de interés que en ocasiones actúa legalmente y si actúan ilegalmente debe castigarseles, pero normalmente actúan legalmente.

No es el mejor de los caminos tener una organización de esta naturaleza. Creemos que para efecto de que haya una atención mayor en la administración, una mayor eficiencia y relaciones legales muy bien determinadas, es indispensable dar un paso importante en materia de reordenación y lo estamos consensando con los sectores involucrados.

Es conveniente que se cambie la forma de organización para administrar y operar el transporte. Debe pasarse, así lo apreciamos, de la sociedad civil a la empresa mercantil, a una empresa mercantil que permita efficientar la administración y hacer más transparentes las relaciones jurídicas.

Esto lo estamos hablando, y en los pasos que hemos dado para sustitución de parque vehicular y para la creación de nuevas empresas, sobre todo en el experimento que vamos a tener con la ruta metropolitana, estamos hablando ya de una condicionante, una nueva organización para que operen

autobuses y tenga con esa organización la capacidad administrativa necesaria, la agilidad financiera conveniente y las relaciones jurídicas claras, incluyendo con sus trabajadores para superar estos rezagos de que usted nos habla, Representante Castillo.

El Plan Integral del Transporte se ha propuesto metas realizables a través de los distintos modos de transportes que lo integran, lo que dependen del Gobierno del Distrito Federal, Sistema de Transporte Metro, Sistema de Transporte Ruta-100, Sistema de Transportes Eléctricos y el Sistema Transporte Concesionado, se ha propuesto metas en materia de vialidades, se ha propuesto metas en mejoramiento de los modos de transporte y de la creación de nuevos modos de transporte.

Sobre este particular y atendiendo a datos de los que ya tienen ustedes información en el documento de que se dio lectura y algunos sobre los que podremos abundar, podemos hacer la estimación de que el Programa Integral de Transporte va caminando en términos racionales y va con sus tiempos más o menos adecuados.

El cumplimiento de sus metas está previsto para 1994 y a estas alturas, incluyendo lo que hemos avanzado en materia de construcción de Metro, incluyendo lo que hemos avanzado en materia de ampliación de vialidades y agilización de vialidades, en materia de reposición de parque vehicular, en materia de combate a la contaminación, en lo que hemos avanzado en materia de compactación y niveles de eficiencia en los modos de transporte dependientes del Gobierno del Distrito Federal como son Ruta-100 y Transportes Eléctricos no tocado en esta afirmación, podemos decir que vamos sobre el 80% de las metas. Claro, dentro de la realización de las acciones hay correctivos que aplicar, hay algunas decisiones que tomar, sobre transporte concesionado se han hecho observaciones estimables, dignas de consideración, no hay propósitos de controversia, mucho de lo que aquí se sugiera forma parte de los elementos de evaluación en el grado de avance del plan integral del transporte.

Quisiera por último y atendiendo a que quede de constancia en el Diario de los Debates, pedirle a los funcionarios competentes del área de transporte, la Dirección de Estudios y Proyectos de la

Coordinación General del Transporte y la Dirección de Ruta-100, recojan el planteamiento que se hace en torno a los pedimentos de algunos vecinos que reclaman que Ruta-100 entre a prestar el servicio en sus áreas.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer el derecho de réplica del Partido de la Revolución Democrática tiene el uso de la palabra el Representante Pablo Gómez Álvarez.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GÓMEZ ALVAREZ (Desde su curul).- Señor Coordinador yo iba a hacerle a usted una pregunta, pero hace rato la respondió usted, entonces me quedé sin pregunta, pero no sin réplica a su respuesta. Entonces voy a intentar una réplica a la respuesta que usted hizo de la pregunta que yo quería hacer pero que la hizo antes otro Representante y cuya respuesta ya la tenemos.

Dice usted, señor Coordinador, que invoca la suerte, hablando de los recursos necesarios para la construcción de un mayor número de kilómetros del sistema de transporte colectivo Metro. Yo le recomendaría que jugara al sorteo de "Melate", haber si puede usted colaborar a la construcción del Metro de esa forma, porque si nos atenemos a la suerte no va a haber un centavo más para el Metro. La única forma es exigiendo la asignación de recursos, que por cierto la ciudad genera, no estamos hablando de recursos que la ciudad no genera.

La ciudad generó, se calculaba a mediados del año pasado que generaría 46 billones de pesos, en los distintos conceptos fiscales, de lo cual el gobierno federal entregó al Departamento 5.5 billones, nada más. Entonces no estoy hablando de recursos que la ciudad no genera, sino de recursos generados en la ciudad por sus habitantes.

Hace una afirmación enteramente falaz, señor Coordinador, de esas que se acostumbra mucho hacer en México. La voy a comparar con otra que hizo recientemente su jefe, el señor Salinas. Dice usted: "el Metro crece a 6 kilómetros, y ese crecimiento no lo tiene ningún Metro en el mundo". ¿Sabe usted por qué no?. Porque ya están construidos, señor Coordinador, y el Metro de nuestra ciudad no está construido, no está terminado. Está a la mitad. Tenemos un avance del 50%

respecto de lo que se proyectó en 1968, hace 25 años. Pero para las necesidades actuales tendríamos mucho menor porcentaje, porque yo creo que ya en este momento la zona metropolitana requeriría, por lo menos, de unos 400 kilómetros o quizá más, de la red de transporte eléctrico, de tren eléctrico.

Yo por eso digo que es enteramente falaz eso. No nos podemos comparar con el Metro de París, con el de Moscú, que lo lleva a usted a todos lados. El Metro de México no lo lleva a usted a todos lados. Estos Metros ya están hechos, ya en lo fundamental están construidos; crecen poco para perfeccionar, digamos el sistema.

Yo le recomiendo que hable usted con el Director del Metro, con el propósito de ver la forma de aprender algo. Y se lo digo con pleno conocimiento de causa, porque lo que ocurre con el Metro de la Ciudad de México es que es un Metro que no constituye un sistema en sí mismo. Está tan incompleto el sistema que no podemos hablar de que contamos en esta ciudad con un Metro. Tiene 158 kilómetros, de los 315 proyectados originalmente. El promedio de crecimiento histórico del Metro es de 6 kilómetros, aún considerando que durante seis años no se construyó Metro en esta ciudad por órdenes de un Presidente. Y el ritmo de crecimiento actual del metro es de 6 kilómetros anuales. O sea, en este momento tenemos el promedio anual, aún considerando que durante seis años de estos 25 en que se ha empezado ya la construcción del Metro no se construyó nada. O sea, si quitamos esos seis años, no los contamos, la actual administración está por debajo del promedio anual de construcción del Sistema Metro. No vamos a ningún lado con 6 kilómetros.

Mire usted, en los próximos 17 años podríamos construir a este ritmo unos 102 kilómetros, y llegar al año 2010 con un sistema incompleto todavía. Tomando en consideración los 20 de la línea 8 tendríamos doscientos ochenta y tantos kilómetros de una red necesaria probablemente de 400 o de más de 400 kilómetros.

En la visión del gobierno actual el problema no tiene solución y no hay solución posible a la contaminación del aire sin un sistema de tren eléctrico, eficiente, rápido, seguro y que llegue a

todas partes. No será suficiente para combatir la contaminación el Sistema de Metro, ya sabemos, pero sin resolver la cuestión del Metro no hay tampoco solución a la cuestión del uso exagerado de los automotores, de todo género.

Entonces, en realidad, señores Representantes, la ciudad no tiene opción, o invierte por lo menos tres mil millones anuales de nuevos pesos en el Metro, o cuando el "infausto destino nos alcance" ya no habrá remedio.

Yo creo que una persona como usted o como el Regente o como el Secretario de Hacienda que es aquí central en todo y el propio Jefe del Ejecutivo, no van a estar en ninguna parte para irles a reclamar en el año 2010. Entonces el problema es bastante grave y tampoco va a resolverse o resolvería algo el poder reclamarle a una persona por no haber hecho las cosas a tiempo y correctamente como es su obligación como servidores públicos.

Un gobierno que está pensando en la buena suerte para encarar un problema tan grave como éste, no es realmente un gobierno, no está actuando, está esperando que algo pase para ver si se puede hacer algo respecto a esto. Por eso cada día me convenzo más que la cuestión está en cambiar de gobierno y estos recursos existen, es cuestión de usarlos productivamente como es la construcción de la infraestructura del Metro que además aumenta el empleo, multiplica muchísimo, etcétera y la ciudad le podría hacer frente en otras condiciones a este panorama tan grave que se pinta.

Veo que la Presidencia y la Vicepresidencia de esta Sesión han estado muy inquietas por el tiempo que usan los ciudadanos Representantes, aunque bostecen cuando habla el señor Coordinador que responde demasiado largo.

Yo no tengo nada que preguntarle, señor Coordinador, porque solamente puedo comentar su respuesta, como alguien me ganó la pregunta, usted no se merece otra cosa más que una réplica.

Muchas gracias por la atención de todos ustedes.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta, tiene el uso de la palabra el Representante Gerardo Medina Valdés.

EL C. REPRESENTANTE GERARDO MEDINA VALDES (Desde su curul).- Señor Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal: Permítame iniciar mi intervención con una aclaración que en mi opinión es obligada.

Usted es aquí, ciertamente, un representante del gobierno. Pero está aquí, no como una abstracción, sino concretamente como una individualidad que se llama Ignacio Vázquez Torres y que es responsable de un área específica del gobierno. Si no se entienden así las comparecencias de ustedes, no tienen ningún sentido; sería suficiente la del titular del gobierno.

Nosotros siempre hemos desconfiado de los funcionarios que se presentan perfectos. Ni una falla, ni un error, ni un olvido. Como si la supuesta perfección del señor que en México reina durante seis años, aunque más de uno quisiera más, se extendiera a todos ustedes, háganla de Delegados, de Directores, de lo que sea, de mil usos, como algunos de ustedes, con sinceridad, se reconocan.

Su Informe está en esa línea. Todo lo ha hecho muy bien, según la propia valoración contenida en el documento que escuchamos.

Le voy a plantear algunas cuestiones, no con el ánimo de molestarlo, sino con el de llenar sus huecos de información, para tener un cuadro más real de su desempeño como titular de la Coordinación General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, cargo al que fue llamado para compensar en parte la falta del único voto que lo hubiera llevado, muy probablemente, "al ramonazo", en su tierra, Guanajuato. Le pasó a usted lo mismo que al oaxaqueño que tuvo que consolarse con una Delegación, que ni siquiera conocía.

Ciertamente, Guanajuato no es materia de su Informe, ni de su comparecencia, pero ese antecedente es real y usted no puede negarlo.

Para nosotros es muy difícil evaluar su Informe, porque de sus cifras generales que suponemos corresponden al período de 1989, cuando entró en vigor el que llama Programa Integral de Transporte, a la fecha, no se puede saber con exactitud ¿cuáles corresponden al trabajo de usted?, ¿cuá-

les directamente al Departamento del Distrito Federal?, y ¿cuáles a los que le precedieron, en vialidades, accesos, libramientos carreteros, pasos a desnivel y peatonales, semaforización y demás?

Ustedes no construyen, ni compran, ni venden, sólo coordinan. Pero la precisión no nos haría ningún daño.

Las siguientes cuestiones tienen cuatro fuentes; el avance presupuestario correspondiente, el documento que leyó ante la Séptima Comisión de esta Asamblea el 6 de enero pasado y algunas de sus respuestas entonces, las recomendaciones del Encuentro Parlamentario Asamblea-Congreso del Estado de México, el 26 de julio anterior, y el Informe que nos acaba de presentar. Además las aportaciones de nuestro equipo de apoyo en la Séptima Comisión.

Primera, usted anunció el 6 de enero, que ese mismo mes se pondría a licitación el transporte urbano de pasajeros en el Distrito Federal concesionado; en su Informe de hoy habla del transporte concesionado, pero reducido éste a taxis, combis y microbuses. No hay una palabra sobre la concesión de rutas de autobuses.

¿Hubo o no la licitación de la que usted habló en enero? Si la hubo, ¿a quiénes y sobre qué bases se otorgaron? ¿O se canceló, como se dijo, el proyecto? Tampoco hay referencia alguna a lo que se conoció como ruta express.

Segunda: Usted quedó, también en enero, de informar a nuestra Comisión de Vialidad y Transporte, si era verdad o no que la administración del Metro entregaba sin costo lotes de abonos a sindicatos y otras organizaciones y que a esto se debía su escasez en taquillas. Seguimos esperando su información.

Tercera: Respecto a Ruta-100, sólo dos aspectos: el primero, en enero dijo usted que del parque de Ruta-100, 926 unidades dan servicio al Estado de México. Esto nos lleva a que para el servicio propio del Distrito Federal sólo operen mil 562 autobuses. ¿Será esta una de las razones que explican la ineficiencia que según usted, no existe?

Usted informa que se compraron, además, mil 10 autobuses nuevos. Le preguntamos, ¿otros tan-

tos fueron dados de baja a pesar de su cuidadoso mantenimiento del que se ha informado?

El segundo, respecto a Ruta-100, se refiere al llamado Movimiento Proletario Independiente. Habíamos sostenido siempre como absurdo que trabajadores del Departamento del Distrito Federal en Ruta-100 estuvieran sindicalizados en una organización ajena a la Federación de Trabajadores del Distrito Federal.

Después de llamar a muchas puertas, en una se nos informó hace unos días ¿cuál es la razón formal? Ruta-100 no es del Departamento del Distrito Federal, está operada por un fideicomiso, es "independiente" del Departamento. Esto es un mito. El tal fideicomiso no sirve para nada. El Departamento paga los cientos de millones de pesos nuevos que Ruta-100 requiere para su sostenimiento. ¿Por qué si como se dice, "el que paga manda", el gobierno y usted en lo que le corresponda siguen tolerando la violencia y la anarquía del Movimiento Proletario Independiente, utilizando para ello a Ruta-100? ¿No considera usted que debe terminarse con la falacia del fideicomiso que teóricamente la opera y que el Departamento del Distrito Federal asuma sin más disfraces el control total de Ruta-100?

Cuarta: Transportes eléctricos. Usted dijo que hay 330 trolebuses para cubrir una red de 361.2 kilómetros. Sin embargo en el avance presupuestario se dio cuenta de mantenimiento a 412 unidades. ¿Cuál es la cifra real del parque de transportes eléctricos?

En el avance se dice que se dio mantenimiento preventivo y correctivo a 112 inmuebles de servicio de transporte eléctricos. ¿Dónde están y para qué sirven tanto inmuebles de una empresa tan pequeña?

Quinta: Se estableció que las reformas al Reglamento de Carga del Distrito Federal entrarían en vigor 60 días después de su publicación en la Gaceta del Departamento. Pasados ya 90 días, ¿nos podría decir en dónde se impartieron los cursos especiales para los conductores de cargueros de sustancias tóxicas contemplados en esas reformas? ¿Cuántas licencias tipo D para estos operadores se han expedido?

En su Informe de hoy nos dice que "el programa

sobre el transporte de sustancias peligrosas se estableció, entre otras cosas, horarios específicos para esto". ¿Nos podría decir algo más al respecto?

Sexta, habrá más cuestiones pero esta es la última de mi parte. ¿Ya no hay mafias ni mafiosos que venden protección y siembran el desorden y la violencia en las rutas de combis y microbuses, señor licenciado?

Por sus comentarios y respuestas, gracias. Y buena suerte para otra oportunidad, la va a necesitar y mucho en el camino de Guanajuato.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Mi amigo el Representante Gerardo Medina, me hace perder la solemnidad siempre, porque somos tan amigos y el tema de Guanajuato entre él y yo es recurrente, que termino por aflojar toda tensión, influida por solemnidad. Nada más nos acordamos de Guanajuato, pero sin comentarios. Muchas gracias, por sus deseos de buena suerte.

Desde que nos reunimos en una junta de trabajo con la Comisión de Vialidad y Transporte, fue motivo de inquietud en nuestro intercambio de información con el Representante Medina, el relativo al Transporte Alterno Concesionado (TRAC) su situación en ese momento, su estado jurídico y su situación actual.

Le voy a platicar que la convocatoria para licitar el otorgamiento de la concesión para la prestación de un servicio de transporte alterno de pasajeros de autobuses, fue publicada el 8 de noviembre de 1991, y se abrieron las ofertas el 14 de junio. El 13 de septiembre de 1991, el Comité Técnico de Evaluación emitió un dictamen en el que se establece que las empresas "Alker Corp., S. A. de C. V.; y Autobuses Metropolitanos, S. A. de C. V., están en condiciones de continuar el proceso de concesión; no se ha resuelto.

La situación de este proceso está sub judice, en virtud de que los fallos no han sido otorgados. La fundamentación para determinar improcedente un fallo, concluir el proceso de concesionamiento, se deriva de que la concesión es un acto discrecional de la autoridad y es un acto administrativo

que no constituye un derecho real.

El interés general en este caso se entiende inhibido por razones varias, dos básicamente.

Estando en proceso de reestructuración rutas metropolitanas y rutas del Distrito Federal, no se estimó momento adecuado par resolver un asunto que estaba creado nuevas expectativas de rutas.

En tanto no resolvemos el asunto de la reestructuración general, esta cuestión permanecerá sub judice; pero hay otro elemento más a considerár: hemos tomado la decisión, con el propósito de evitar que siga creciendo una oferta que está saturada en el ámbito del concesionado, de no otorgar por el momento ninguna nueva concesión ni autorizar nueva placa ni autorizar nuevos cambios. Durante el proceso en que tengamos que hacer esta revisión, el interés general nos aconseja que no se resuelva todavía este asunto y que quede sub judice.

Se me preguntó en esa ocasión si era verdad que el Metro entregaba lotes de abono a determinados grupos u organizaciones. El Metro no opera el abono como entidad; hay una dependencia de la Coordinación General del Transporte que tiene que ver con eso y no se entregan abonos a lotes de abonos con finalidades de estimular a un grupo determinado, definitivamente no.

Ruta-100 tiene un parque vehicular de 3 mil 860 autobuses. Ese parque vehicular quedó en esos número después de haber retirado de la circulación una muy importante cantidad de autobuses que no estaban en condiciones de operar; se integró con autobuses reparados y se integró también con la compra de 1010 autobuses nuevos.

Ese es el parque con que opera Ruta-100. Sus metas ya las comentamos. Estamos sobre el 75% de autobuses en ruta y andamos buscando la meta de 82%. Esto desde luego requiere de una serie de esfuerzos, de compactación, de reestructuración, de rutas, de amarres administrativos que permitan obtener un mayor volumen de ingresos propios, por una parte, y una mayor productividad en el ámbito de la operación del parque vehicular que tiene la empresa. De esos 3 mil 860 no se ha dado de baja ninguno.

Hablamos de un organismo, de un sindicato y de un movimiento. En esto hay que hacer preciso-

nes: El organismo es Ruta-100; sobre su gobierno la autoridad del Distrito Federal tiene potestades a ejercer, inciden sobre su administración, gobierno y finanzas, sobre sus sistemas de operación, sobre sus grados de eficiencia, en general, sobre la forma en que debe cumplir su responsabilidad de presentar un servicio con delimitaciones señaladas en el Programa Integral del Transporte y sustentadas en el decreto que le dio origen a su nacimiento.

Gobernar un organismo, atendiendo a esos factores, es responsabilidad directa. De lo que haga Ruta-100 dentro de su estructura que le permite al gobierno del Distrito Federal intervenir, de lo que haga como organismo público, somos cabalmente responsables y la entidad administrativa que encabezo tiene mucho que ver. Cuando es necesario aplicar criterios se aplican, cuando se violentan principios se sanciona y se corrige; eso es con la empresa, no tenemos intervención sobre la vida interna de los sindicatos, los sindicatos merecen todo nuestro respeto, sus luchas son plausibles, sus éxitos también y sus errores son de ellos. El sindicato es autónomo y asociar con Ruta-100 y hacerle imputaciones al órgano no parece ser lo más adecuado, yo siempre creo que disociar para analizar es un buen método.

Si hay irregularidades en el comportamiento de una organización sindical, mereciendo nuestro respeto, hay formas para corregir estas irregularidades y apelamos a ellas. Pero aparte de esto se habla de un movimiento político, del Movimiento Proletario Independiente que tiene una responsabilidad propia y que si tiene acciones regulares ejerce un derecho y si tiene acciones ilícitas viola derechos y entonces debe ser corregido por las autoridades competentes en el marco de las irregularidades que se cometan.

Entonces yo sólo quisiera dejar constancia de que disociamos tres entidades, de la que somos directamente responsables, el organismo descentralizado Ruta-100 y del que tenemos el compromiso de hacer que funcione, que preste un servicio y que esté administrado de acuerdo con las metas y sistemas que tiene y que se le señalan, respetuosos de un sindicato que tiene la estricta responsabilidad de ajustar sus actos a la ley y de encauzar sus luchas dentro del marco del orden jurídico y de un movimiento político que, cobijado en la vigencia de las libertades que consagra la Constitución

General de la República, puede actuar; pero, si desborda ese lindero, puede hacerse acreedor a sanciones contempladas por el orden jurídico dentro del cual está actuando.

La cifra correcta es de 330 trolebuses en el sistema eléctrico y tal vez los 420 se deben haber filtrado como una cifra que ha venido evolucionando dentro del proceso de compactación que ha traído como consecuencia hacer más eficiente la prestación del servicio, no obstante que se reduzca su cobertura, porque actualmente tenemos una cobertura de 13 rutas en lugares precisamente donde existen condiciones para que el servicio obtenga resultados mayores aproximados a la optimización. Entonces estamos hablando de 330 trolebuses.

El Sistema de Transportes Eléctricos es un sistema con mucho abolengo, con muchos años. Es un sistema que tiene patrimonio propio y esa inversión está ahí, en inmuebles, y en inmuebles que gradualmente han pasado a tener afectaciones, de acuerdo con las políticas a seguir y con los acuerdos del Consejo de Administración. Pero es un patrimonio a administrar y preservar; es un patrimonio que se ha hecho al correr del tiempo. Ese patrimonio tendrá un destino.

Yo leía el otro día en una de las intervenciones que se tuvieron aquí con motivo del desahogo del índice temático, que se expresaba una preocupación de esta naturaleza, hablando de que estaban ociosos muchos bienes, mientras se podía prestar un servicio más eficiente. Nosotros no deseamos por desechar. Nosotros no satanizamos puntos de vista por satanizarlos. Ahí hay un patrimonio; es un patrimonio preservado, mantenido, administrado, que se está cuidando con alto sentido de responsabilidad. Pero si algún representante, o la Asamblea, o la Comisión de Vialidad tiene una sugerencia viable, bien ponderada, que pueda ser analizada, la recibimos con mucho gusto, para que los órganos responsables de la administración la ponderen y le den respuesta.

Me preguntaba el señor Representante Medina que si ya no hay mafias ni mafiosos. Yo creo que los hombres se asocian en función de intereses, lícitos, elevados, nobles, sublimes o condenables. La asociación descansa en el instinto gregario y es, además de un derecho, un fenómeno natural entre los seres humanos.

Cuando nos asociamos para poner un negocio lícito, estamos integrando un grupo que se llama sociedad civil, o mercantil. Cuando nos asociamos para hacer política con el fin de ganar unas elecciones, estamos integrando un partido político. Cuando nos asociamos para ser altruistas, estamos pensando en una finalidad muy noble, y hay quienes se asocian para cometer ilícitos. Hemos dado en llamar a los que se asocian cometiendo ilícitos, mafias. Las mafias son grupos con comportamiento irregular. Cuando menos, toleradas, no existen. Si existen actuando ilegalmente, hay que denunciarlas y hay que perseguir ese delito que se llama asociación delictuosa. Yo no sé si esas mafias existan o no. Es un asunto de autoridad competente.

Para cumplimentar un acto de gobierno de esta Honorable Asamblea, se ha estado trabajando en la elaboración de las rutas para sustancias tóxicas y peligrosas.

La aplicación de este reglamento tiene que compatibilizarse con la aplicación de un reglamento federal que está también por reafirmarse, porque se han presentado algunas incidencias en el proceso, cambios de funcionarios y no se ha reafirmado. Las rutas para las sustancias peligrosas involucran a la zona metropolitana, por eso es necesaria la compatibilización. Los horarios constituyen un tema a discutir y la capacitación también que es responsabilidad de las empresas, están involucradas aproximadamente cuatro mil empresas en este asunto de la aplicación del reglamento para el transporte, sustancias peligrosas, empresas en su inmensa mayoría del Estado de México, empresas del Distrito Federal en menor proporción.

Hemos tenido conversaciones amplias y hemos ido afinando poco a poco el sistema de rutas y los mecanismos de capacitación, pero estamos en proceso, no es un proceso sencillo, es un proceso largo de negociación porque hay una fuente de empleo que proteger, porque el sistema que estamos proponiendo es un sistema nocturno que implica alteración en la estructura de costos de las empresas y sobre eso tenemos que estar haciendo ajustes. El trabajo está bastante avanzado, en su oportunidad les daremos cuenta, ya cuando se haya finiquitado, sobre todo cuando esté totalmente compatibilizado el esquema normativo sistema federal, conciliado con el Estado de México.

Estamos contemplando distintos tipos de empresas, desde fabricantes de tóxicos, de venenosos, de inflamables, de radioactivos, por decir una cosa, es un trabajo bastante delicado y por lo que involucra, requiere de un esfuerzo de comunicación muy cuidadoso. Estamos sobre eso, no hay cuenta final y sobre este asunto, si nos hemos retrasado, yo quisiera hacer una consideración solamente.

En política y en gobierno, y gobierno tiene contenido político, los calendarios no se parecen mucho, no son exactos al Calendario Gregoriano.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer el derecho de réplica del Partido Acción Nacional, tiene el uso de la palabra el Representante Pablo Jaime Jiménez Barranco.

EL C. REPRESENTANTE PABLO JAIME JIMÉNEZ BARRANCO (Desde su curul).- Con su permiso, señor Presidente. Señor licenciado Vázquez Torres: En su Informe se asienta que Ruta-100 transporta tres millones 206 mil personas al día, contando únicamente con dos mil 488 unidades en servicio que los minibuses con 43 mil 946 unidades transportan 8 millones 509 mil 672 personas al día. Si con 10 mil unidades de Ruta-100 se podían transportar 11 millones de personas al día, porque se permite que sigan circulando casi 44 mil unidades que sólo transportan 8 millones de personas, a cambio de emitir grandes cantidades de contaminantes a la atmósfera, ocasionando accidentes y causando serios problemas de vialidad.

Tomando en cuenta lo anterior, ¿nos podría decir cuál es la razón para que este tipo de transporte, a todas luces desadecuado, es el que más se ha incrementado?

¿Por qué se permitió que se echara a andar un programa de conversión de gasolina a gas sin contar con la infraestructura mínima básica para esto pudiera operara?

¿Qué piensa hacer para solucionar este grave problema? ¿Cuántos microbuses ha hecho la conversión de gasolina a gas con el equipo adecuado? ¿Cuántos más se piensan incluir en este programa? ¿Cuántos centros de distribución de gas que cumplan con todas las normas de seguridad para el transporte concesionado hay en el Distrito Federal?

Usted dice que como consecuencia de la modernización de los minibuses, han sido desplazados 24 mil unidades, lo cual nosotros afirmamos que no fueron desplazados, sino que se aumentaron 24 mil unidades a la circulación. De no ser así, ¿nos podría mencionar la ubicación del centro donde fueron confinados estas 24 mil combis?

Con respecto a los parquímetros, quisiera mencionarle que de ninguna manera creemos que seis mil espacios de estacionamiento en la vía pública puedan evitar el congestionamiento en las zonas más conflictivas de la ciudad, además de considerar que las banquetas y arroyos no deben de ser concesionados.

¿Podría decirnos por qué razón se vuelve a insistir en parquímetros en la ciudad, aún en contra de lo manifestado por la Suprema Corte?

Por otra parte, nos gustaría saber ¿cuándo se pondrá fin a los conflictos entre el transporte del Estado de México y el Distrito Federal, que afectan a miles de usuarios, o es que no hay nadie capaz de ordenar estos intereses con una visión global y congruente para toda el área metropolitana?

Esta pregunta ya se la han hecho, pero no la ha contestado. Por sus respuestas y comentarios, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Ignacio Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Efectivamente, si los modos del transporte que presta de manera directa el gobierno de la ciudad crecen, el transporte concesionado debe tener límites para su crecimiento. El concesionado es un vacío de oferta a llenar cuando los modos de transporte dependientes del Gobierno no lo pueden satisfacer cabalmente.

El crecimiento de Ruta-100 ha sido un crecimiento ponderado, atendiendo a factores de carácter financiero, a factores de eficiencia y a elementos de carácter operativo.

Tranquilamente podríamos decir que hay que duplicar o triplicar el parque vehicular de Ruta-100, y que con eso tendríamos que reducir el espectro que el transporte concesionado cubre actualmente.

Haciendo un ejercicio, podemos llegar a conclusiones que nos dicen que no estamos en posibilidad de crecer como lo quisiéramos en el organismo Ruta-100, porque implica, con la tarifa que tenemos, erogaciones adicionales para la inversión y para la operación, y un incremento de módulos que representan además una erogación importante.

Sencillamente el transporte concesionado ha crecido en el ámbito que tiene que crecer, donde la cobertura de los organismos del transporte dependiente de manera directa del gobierno del Distrito Federal no alcanza a llegar. Las posibilidades de crecimiento de Ruta-100, con el estimado presupuestal que tenemos este año, están sobre el orden de los 200 autobuses; es lo que racionalmente podemos ofrecer como expectativa de crecimiento de un organismo que tiene específicas finalidades que cumplir en materia de prestación del servicio.

Obviamente que se ha incrementado el parque concesionado porque ha llenado ese espacio de oferta y creo que lo ha llenado con creces y ahí sí hemos tenido que meter freno ya porque está sobresaturada la oferta, lo hemos repetido constantemente.

El estimado que tenemos dentro del transporte concesionado de conversión a gases es de 4 mil 800; de 4 mil 800, con una planta de servicio, con expectativas de crecimiento hasta 10, pero con una estructura actual de cuatro estaciones de carga.

Aquí ya hicimos una consideración y sólo repetiremos de manera breve los comentarios que al principio nos mereció la muy vehemente participación del Representante Oscar Mauro Ramírez. Tenemos que manejar con cautela el programa de reconversión a gas, porque por encima de los beneficios que en el orden ecológico trae consigo el uso del gas en el transporte de pasajeros, por encima de la influencia favorable que tiene en la estructura de costos cuando es impactada, está la preservación de la seguridad; el gas debe ser manejado por profesionales y con estructuras que tengan todos los máximos de seguridad.

Estamos sobre este planteamiento, la reconversión en el sistema de carga ha caminado sin mayores contratiempos por el profesionalismo que hay; pero en el sistema de transporte de pasajeros

se está llevando con cuidado, se están haciendo revisiones permanentes; es importante la cifra, de acuerdo con lo que ha estado informando la Dirección General de Autotransporte Urbano, de unidades que no han pasado la revisión y a esas unidades se les están aplicando sanciones que en principio van desde el retiro de la concesión por 90 días y puede llegar al retiro definitivo.

Es decir, estamos sobre varias vertientes: la revisión de la normatividad, el examen cuidadoso de la estructura para garantizar la seguridad en las instalaciones y evitar que éstas se hagan en lugares en que no haya autorización y no tienen la capacitación adecuada y estamos sobre el proceso, a través del operativo, de retirar de la circulación aquellas unidades que representen por haber incumplido con las normas de seguridad y por no haber ocurrido a los lugares profesionalmente autorizados, que sean retiradas de la circulación.

Hay cuatro centros de reconversión. El parque vehicular retirado, no está en un lugar específico, es una inversión, no está en el Distrito Federal, está en el mercado, fuera del mercado del Distrito Federal; no hay un lugar específico donde se le pueda decir a usted, aquí está un cementerio de parque vehicular retirado, fue parque vehicular que se fue retirando no en razón de su obsolescencia total, sino en razón de normas ecológicas que entraron en vigencia y de una política establecida en el Distrito Federal, en materia de reposición de parque vehicular.

Infelizmente ese parque tiene mercado en otros lados y está en el mercado, pero no está en el Distrito federal.

El asunto de la vuelta de los parquímetros, es un asunto en el que ya hemos conversado, sin llegar a disquisiciones jurídicas muy amplias ni a reflexiones muy profundas sobre el particular. Se otorgó, mediante licitación, un concesionamiento de 6 mil espacios con el propósito de que administren un servicio subrogado al gobierno del Distrito Federal.

Se subroga el derecho del uso de la vía pública y se cobra el uso de la vía pública, no se vende un estacionamiento; éste es nuestro planteamiento; ese es el sustento de la concesión.

6 mil parquímetros concesionados constituyen una incursión, una experiencia, responden a una

política de desestímulo al uso del estacionamiento en la vía pública. Tenemos 727 estacionamientos públicos funcionando; esos 727 estacionamientos nos dan 112 mil cajones de estacionamiento, y hemos hecho un estimado de ocupación del 75%; hay un 25% de desocupación en los estacionamientos autorizados en el Distrito Federal.

Por otra parte, en la vía pública tenemos una oferta de estacionamiento en lugar permitido, que está por abajo de la demanda; hay un déficit aproximado de 63 mil espacios no autorizados para estacionamiento que se están usando y que van en contra del propósito de manejar mejor las vialidades, a efecto de que sea más expedito el tráfico y se atenúen las emisiones de contaminantes.

Esta acción de los parquímetros tiene como propósito importante desestimar, además de obtener ingresos para el fortalecimiento de las finanzas públicas del Gobierno del Distrito Federal, pero su propósito desestimulador está por encima del propósito de obtener una utilidad. De obtener un ingreso que vaya a las finanzas del Distrito Federal.

Sin embargo, la concesión de 6 mil según su operación puede traer como consecuencia el estímulo el desestímulo, la inhibición o no inhibición de la media. Es un asunto sobre el que todavía habrá mucho que platicar.

Tiene usted razón; explícitamente me dijo "cuándo se pondrá fin a los conflictos entre el Distrito Federal y el Estado de México en materia de transporte", y tiene razón cuando me dijo: "usted no la ha contestado; no lo ha contestado con calendario en mano, no dijo mañana, dentro de un mes, dentro de un año o dentro de 7 días".

No lo podemos decir en esos términos, y los términos y ya los usamos el otro día que podíamos decir: "es pronto", y alguien me decía: "qué quiere decir pronto", y le decía yo también que es adverbio de tiempo.

En realidad es un asunto que requiere, primero, del establecimiento de las rutas metropolitanas; segundo, de las negociaciones de las rutas de penetración en conflicto; hay rutas de penetración en la cantidad en que ya lo platicamos hace rato.

La firma de los acuerdos que le den base a la ruta metropolitana, al permiso único y a la placa única, la conciliación a partir de eso entre las empresas que van a operar el servicio para que lo hagan con el parque vehicular adecuado y en la proporción en que está reclamando la vialidad. Simple y sencillamente tenemos que clarificar un universo y lo estamos clarificando ya para hacer recisiones.

Necesitamos apoyos adicionales, pero aún podemos caminar sin ellos. Requerimos de una modificación más a profundidad del marco normativo, con los reglamentos del Estado de México y con los reglamentos del Distrito Federal podemos seguir avanzando.

Es un asunto sobre el que se está trabajando. Tenemos las rutas identificadas, estudiadas, técnicamente dictaminadas; tenemos el diálogo con las autoridades del Estado de México, con las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; tenemos nuestros grupos en el COTAM trabajando sobre los temas específicos que den sustento a toda esta reordenación. Es un trabajo no de resultados inmediatos, pero no de resultados remotos.

Si a mediano plazo se le puede llamar pronto, empezaremos a dar noticia. La primera noticia ya la avanzamos, es el primer corredor metropolitano que va de Huixquilucan a Plaza Madrid y en donde existe como condición que tengan semejante número de unidades en parque vehicular las empresas que intervienen del Estado de México y las empresas que intervienen del Distrito Federal.

Segundo que se usen autobuses que es la expectativa para emprender a fondo un esfuerzo importante de reposición de parque vehicular con vista a tener un transporte más confortable y menos contaminante, sin que esto constituya también una oferta a muy corto plazo; es la base, el inicio.

Todos estos elementos tenemos que conjuntarlos y entonces y pronto le diremos cuándo, a profundidad, vamos a resolver el asunto del transporte metropolitano.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta tiene el uso de la palabra el Representante Carlos González Arriaga del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. REPRESENTANTE CARLOS GONZALEZARRIAGA (Desde su curul).- Con su permiso señor Presidente Ling Altamirano, compañeros y compañeras Representantes, licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal:

Una vez analizado su documento que se sirvió remitirnos con antelación a su comparecencia y del cual dió cuenta esta mañana y atendidas las preguntas y réplicas que nuestros compañeros de las diferentes fracciones partidistas le han formulado, no nos cabe la menor duda de que el tema del transporte es una de las demandas principales de la población, por ser una de las actividades fundamentales para la convivencia y sobrevivencia no sólo de la ciudad capital, sino como usted lo ha expresado, de una realidad que es la zona metropolitana, en donde habitan alrededor de 15 millones de habitantes que requieren del transporte.

El transporte es fundamental, como aquí se ha dicho, por su magnitud, 39 millones de viajes personales por día, por su dinamismo y su importancia económica, por sus efectos en la vida cotidiana, en el trabajo, la educación, el comercio, el esparcimiento y la recreación; porque permite no sólo trasladarse en la zona metropolitana para disfrutar de muy diversas actividades, sino porque hace posible el abastecimiento suficiente y oportuno de alimentos, de energéticos como el gas y la gasolina o de disponer de los servicios de recolección de basura.

No podríamos imaginarnos la actividad metropolitana sin el transporte, por eso es necesario observar muy de cerca la relación y el acoplamiento existente entre la vida urbana y el resultante de diversas actividades y diferentes usos del suelo que se dan en la ciudad y el transporte que los vincula.

Por ello deseamos solicitarle nos proporcione mayor información sobre los programas y compromisos que el reactivado consejo de transporte del área metropolitana, el COTAM, ha establecido para mejorar el traslado de las personas y los bienes en la zona conurbada y el Distrito Federal.

Como aquí se ha mencionado esta II Asamblea de Representantes junto con los Diputados locales

del Estado de México formulamos una serie de recomendaciones, de las cuales ya hemos tenido aquí respuesta de que se han atendido algunas. Pero requerimos nos haga saber usted del estado que guardan las principales.

Usted dió ya parte de la respuesta a nuestro compañero Ramón Jiménez, en cuanto a la licitación pública del tren elevado. Aquí hemos coincidido en la necesidad de su construcción. Usted nos ha informado que tiene dos alternativas de conexión con las estaciones del Metro, de Chapultepec o de Bellas Artes. Cualquiera de estas dos opciones será una muestra de coordinación entre los diversos modos y medios de transporte, para incrementar su oferta de un sistema de transportación seguro, rápido, cómodo, accesible y no tan contaminante.

La Coordinación a su cargo tiene una alta responsabilidad para establecer una estrecha relación entre el desarrollo de la vialidad, el crecimiento urbano y el uso en los diferentes modos de transporte. No dudamos que el Metro, por su seguridad, trasladando 4.5 millones de personas al día, por su mantenimiento y conservación, es orgullo de quienes habitamos esta ciudad. Aquí hemos coincidido en la necesidad de su crecimiento, para su culminación e integración con los demás modos de transporte. Pero hemos tenido diferencias sobre la factibilidad en los tiempos para su construcción y del financiamiento federal necesario para ello.

Retomando parte de la réplica de nuestro compañero Pablo Gómez, sería tan amable de darnos a conocer ¿cuál es realmente la viabilidad para que el Metro pueda crecer con mayor rapidez?

¿Cuál es su programa a corto plazo? Y si ya se tienen terminados los corredores de las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y la "A", para que se mejore el servicio metropolitano.

Un segundo grupo de interrogantes está relacionado con la firma del convenio de zonas aledañas que ya nos ha dicho usted que en fecha próxima firmará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Estado de México y el Departamento del Distrito Federal. Esto va a permitir que se faculte a ambas entidades federativas, el Estado de México y el Distrito Federal, para poder dar

concesiones y permisos metropolitanos, que exista la placa metropolitana. ¿Pero esto será operado por empresas que se formen en forma conjunta entre los permisionarios o trabajadores del Estado de México y del Distrito Federal? ¿Serán empresas mixtas?

¿Sólo se pondrá en operación la ruta de Huixquilucan a la plaza de Villa Madrid? ¿Cuándo estarán en operación las otras rutas metropolitanas, para que esto contribuya a reducir substancialmente la circulación de vehículos particulares?

¿Serán estas empresas que se formen?, ¿prestarán este servicio con autobuses que cumplan con las normas de seguridad, confort y conservación del medio ambiente? ¿Qué se está haciendo anticipadamente para capacitar a los operadores que presten este servicio, para que no sólo sean excelentes conductores, sino que mejoren su cultura para que permitan ser atentos y educados con los usuarios, porque este es un reclamo muy generalizado?

Un último cuestionamiento: en su Informe nos da a conocer que para los estudios de origen y destino en la zona metropolitana, se ha adquirido un paquete M/2, para la planeación del transporte. Según tenemos entendido, es uno de los más avanzados del mundo, mediante el cual se puede simular el paralelismo o duplicidad de rutas.

Ya está dando resultados este paquete, podríamos conocer los resultados que se han obtenido.

Por el Informe que se sirvió proporcionarnos, por el contenido de su comparecencia y las respuestas que se sirva dar a los cuestionamientos que le he formulado, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Ignacio Vázquez Torres.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Gracias compañeros. Asambleísta González Arriaga: El tren elevado en etapa de licitación, madurado ya como proyecto, es fruto de un esfuerzo de la Asamblea y de la Legislatura del Estado de México, básicamente como una recomendación a los gobiernos del Distrito Federal y el Estado de México que han estado haciendo avanzar el planteamiento.

Constituye dentro del programa integral del transporte, una respuesta atingente al proyecto de hacer crecer modos de transporte o traerlos nuevos cuando estos tienen naturaleza de anticontaminantes. Sus alternativas son manejables, la primera al Metro Chapultepec con gran parte elevada y parte subterránea y la segunda a Bellas Artes, también con una importante distancia elevada y otra subterránea.

Estamos haciendo el mejor de los esfuerzos, conciliando participantes, factores. Estimulando presencias para que esto culmine. Vamos a mantenerlos informados de todo el desarrollo de este importante proyecto, que como les platicamos, de tener una culminación exitosa, podría estarse iniciando a finales de año, una vez que se hagan las adjudicaciones.

Ya que me dio oportunidad su pregunta y no me la dio la réplica, quiero hacer alguna consideración a un replicante que ya no veo, replicó y se fue.

Nos dijo falases a partir de una falacia, que todos los metros del mundo están contruídos y que el único Metro del mundo que falta por ser construído es el Metro mexicano. Entonces, nada más quiero dejar constancia de que se habló de una falacia cuando se planteaba un argumento serio a partir de otra falacia.

El programa a corto plazo en materia de construcción de Metro y en materia de mantenimiento es la terminación de la Línea 8 del Metro que se entregará el mes de agosto del año que entra y la probable iniciación de la Línea 10 del Metro y voy a contestarle de nuevo a quien me replicó y se fue.

Yo no estaba invocando a la suerte. Yo no creo en ella, ni juego a la lotería. Yo estaba invocando a don Daniel Ruíz, que textualmente -lo dice el Diario de los Debates- expresó y fue una expresión para suavizar una afirmación y dijo: "si tenemos suerte y hay dinero, vamos a iniciar la línea 10". Pero es distinto de invocar a la suerte a invocar a don Daniel Ruíz. Yo no creo nada en la suerte y sí creo mucho en un funcionario muy eficiente y de gran calidad, como es don Daniel Ruíz. A él lo estaba invocando.

Tenemos también, como programa a corto plazo, la iniciación del mantenimiento mayor del Sistema de Transporte Colectivo Metro. El Sistema

funciona eficazmente, pero los tiempos avanzan y fue necesario ya tomar la decisión y hubo atingencia en eso, de empezar un gran programa de mantenimiento que se pone en marcha en los próximos meses; fue una aportación importante de un punto de vista de un hombre que sabe mucho de Metro, don Emilio Mújica Montoya, al que mi replicante me recomendó que viera si quería saber algo y se fue, si no yo lo habría invitado a que fuéramos los dos a preguntarle.

Tenemos avanzado el trabajo de negociación para la firma de los convenios aledaños. Es un trabajo importante, imprescindible, para validar la ruta metropolitana. Tiene contempladas cláusulas que se refieren a 12 carreteras federales y que involucran 21 Municipios de la zona conurbada. Y el contenido básico es entregar sin perder el carácter la zona de vía general de comunicación y sin que pierda la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sus facultades, la seguridad, operación y tránsito en el área de los Municipios contemplados dentro de la zona conurbada, como he dicho, 21 específicamente.

Está revisado legalmente y está listo nada más para darle formalidad con la firma de los titulares del Gobierno del Estado de México, del Departamento del Distrito Federal y del Secretario de Comunicaciones y Transportes.

El paquete de cómputo MME, ya está dando información y se tiene totalmente cargada la información de Ruta-100, del Sistema de Transportes Eléctricos, del Metro y del Estado de México, está ya incluído. Se observa desde un punto metropolitano, hasta la Delegación, el Estado y el comportamiento de los Municipios.

La primera Ruta Metropolitana tiene dos condicionantes para entrar a funcionar y esto nos representa aproximadamente dos meses, es: la firma del acuerdo de zonas aledañas para quedar facultados como entidades responsables a expedir el permiso único y después la placa única el Estado de México y el Gobierno del Distrito Federal, y la otra es que se entreguen los autobuses.

Los beneficiarios de la concesión han hecho el pedido y tienen más o menos la promesa de dos meses para disponer del parque vehicular. Es un parque vehicular que da un total de 24 unidades para intervalos de diez minutos, de 16 unidades

para intervalos de 15 minutos y de 12 unidades para intervalos de 20 minutos.

Tiene como puntos importantes de recorrido: Huixquilucan, Dos Ríos, Zacamulpa, Chimalpa, Cuajimalpa centro, ingresa al Distrito Federal por la carretera México-Toluca, avenida Constituyentes, eje sur Juan Escutia y accede por Durango a Plaza Madrid.

Se han planteado dos opciones de organización: que se organicen en una misma empresa, si se llega a la conciliación, transportistas del Estado de México con transportistas del Distrito Federal, o que operen dos empresas, pero el requisito es que tengan una estructura empresarial mercantil con el propósito de clarificar administración, procedimientos y relaciones jurídicas.

No se ha hecho caminar todavía programa de capacitación alguno para la operación de los autobuses, pero lo vamos a hacer y el planteamiento es recogido como una sugerencia, independientemente de que constituye un requisito para la expedición de las licencias, pero la sugerencia expedita nuestra preocupación para que acogiéndonos a la estructura que ya tenemos, invitemos a quienes van a ser beneficiarios de la concesión a efecto de que vayan incorporando a sus potenciales operadores al esquema de organización que la Dirección General de Auto transporte Urbano tiene en marcha y de la cual ya dimos cuenta a ustedes.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer el derecho de réplica del Partido Revolucionario Institucional, tiene el uso de la palabra el Representante Alejandro Rojas Díaz-Durán.

EL C. REPRESENTANTE ALEJANDRO ROJAS DIAZ-DURAN (Desde su curul).-Gracias, señor Presidente. Licenciado Ignacio Vázquez Torres: Después de haber escuchado no sólo su exposición, sino también las interesantes preguntas y respuestas de los compañeros Asambleístas, cabe una reflexión que seguramente compartiremos todos en el sentido de la necesidad de buscar nuevas formas y nuevos métodos de enfoque para resolver el transporte público y privado de esta ciudad, particularmente por lo que se refiere al horizonte del futuro que nos plantea retos muy diferentes que va a vivir esta ciudad y que nunca habla vivido, me refiero concretamente al hecho

de que cuando ingrese esta ciudad al Estatuto de gobierno propio, tendrá que vincular necesariamente las políticas públicas del transporte a todo un proyecto general en materia económica, en materia política y social, fundamentalmente.

Si la política de transporte no deriva en una interrelación dinámica para resolver no sólo la cuestión cotidiana del desplazamiento de sujetos y mercancías, sino que refuerce el vínculo de comunidad y de convivencia entre los ciudadanos; si no tenemos las bases para generar una nueva cultura del transporte, que permita enfocar precisamente al medio como el espacio de convivencia natural y como el espacio de convivencia en donde se reproducen las diversas tipificaciones de lo social.

Hoy la ciudad vive tensiones, pero también distensiones; la ciudad se integra a un proyecto que va más allá de lo nacional y que tiene que ver precisamente con toda la reconversión de estructuras económicas y de estructuras políticas; pero también debe haber una reconversión de las estructuras mentales, a través de contemplar precisamente al medio de transporte como el vínculo de referencia que hace posible una convivencia sana, con un transporte sano.

De ahí la urgencia de que hoy se sienten las bases para tener un proyecto de transporte que se vincule al futuro, no sólo de lo metropolitano, sino también de lo regional; porque no basta con que tengamos programas integrales del transporte en cada una de las áreas, que sin duda han resuelto bastantes de los problemas que hoy se nos presentan, si no se hubieran instrumentado acciones que hoy estamos de alguna manera también beneficiándonos como usuarios.

Pero también es cierto, que hay que adecuar el marco normativo general y que hay que adecuar el marco reglamentario particular, no sólo para resolver lo que ya tenemos en materia de transporte, sino para prevenir precisamente el futuro del transporte de la ciudad, de lo metropolitano y de lo regional.

De ahí que en lo personal no tenga duda de que haya voluntad política y que también haya sensibilidad en los responsables del transporte de la ciudad, para tener esta visión integral y poder resolver hoy los problemas del mañana. No sólo

se trata de hacer más Metro, no sólo se trata de concesionar más transporte público, no sólo se trata de transformar las unidades que hoy circulan por la ciudad, sino se trata de introducir una nueva conducta en todos los involucrados en transporte, tanto funcionarios como entidades del servicio público, como programas, como particulares y como ciudadanos; porque padecemos en las ciudades como ésta, los efectos precisamente de un desarrollo que estuvo cimentado, en el primero, en el gran desarrollo de una industria tecnológica, cimentada también en una fuente de energía que precisamente ha tenido como efectos la degradación urbana, la degradación ecológica, no sólo de la Ciudad de México, sino de cualquier gran ciudad del mundo.

Esta deformación de modelos de desarrollo, también ha deformado, de alguna suerte, la convivencia de las ciudades.

De ahí que no nos extrañe que todos los días haya quejas de usuarios, que haya problemáticas en el transporte; pero que también ahí habría que hacer un paréntesis y una reflexión, que detrás de toda esta parafernalia que a veces se exagera, en donde efectivamente hay errores, hay omisiones, hay conductas ilegales, hay mafias y hay muchísimos vicios que resolver en materia de transporte concesionado, también es cierto que el transporte conduce a veces con eficiencia, y que al parecer detrás de todo ello hay intereses de grupo, intereses particulares por hacer aparecer como que la ciudad es más caótica de lo que es y que quieren habernos creer que la Ciudad de México es ingobernable, porque supuestamente no entran en cintura unos cuantos que sin duda deben ser corregidos. No por ello puede decirse ni puede desacreditarse toda una política que sin duda transporta, sin duda también ejerce algunas acciones que son en beneficio de la ciudad.

Yo creo que también esa reflexión cabe en el sentido de que hay intereses de grupo, intereses particulares que no tienen porque estar encima de los intereses públicos y del interés de los ciudadanos. En ese sentido yo creo que la autoridad debe ejercer con mayor rigor precisamente la norma que la ha creado y que la justifica; de otra suerte aquellas aparentes contradicciones, que sí las haya, puedan precipitar decisiones en donde precisamente no se resuelvan los problemas.

Finalmente, yo les quiero señalar que la fracción priísta contempla con beneplácito que muchas de las acciones que ha llevado a cabo hayan tenido relativo éxito y en algunos casos éxito y en otros casos sí nos interesaría que hubiera mayor vigor para que se fortalezcan las acciones. Me refiero particularmente a las decisiones y acciones que concertamos en el encuentro interparlamentario entre los diputados del Estado de México y los Asambleístas.

En donde no va a tener ningún caso, que nos presentemos en la segunda Interparlamentaria para renovar un catálogo de buenas voluntades y deseos, sino que va a tener mucho más interés para todos y en beneficio de todos el hecho de que se hagan cumplir precisamente todas aquellas acciones que se acordaron, que se sugirieron y que se recomendaron, y que también busquemos la forma en que podamos fortalecer la articulación de las entidades del transporte público, que podamos fortalecer las medidas que permitan al transporte concesionado que sean más eficaces y que puedan tener una mejor coordinación entre todos.

De ahí que la fracción priísta no solamente le agradece su presencia, sus respuestas, sino que también refrenda los votos para que en el seno de la Comisión de Transporte que preside el ingeniero Ling Altamirano, tengamos el vínculo permanente para supervisar y para poder aportar en beneficio de todos las soluciones del transporte.

Por su atención, gracias.

EL C. PRESIDENTE.- En virtud de que el Representante Alejandro Rojas no hizo ninguna pregunta, correspondería terminar la comparecencia, pero como es el último turno de la misma, se concede el uso de la palabra al licenciado Vázquez Torres para que nos de un mensaje final.

Tiene el uso de la palabra, licenciado.

EL C. LICENCIADO IGNACIO VAZQUEZ TORRES.- Señoras y señores Representantes:

Hemos tenido un diálogo respetuoso y fructífero, un diálogo que exalta mucho la civilidad y la madurez de este órgano de representación. Expreso mi abierto agradecimiento a la forma en

que se ha desarrollado nuestro trabajo, en un clima de respeto recíproco, de recíproca comprensión, de participación entendida e interesada.

El transporte es un elemento de convivencia muy importante para la sociedad, incide sobre todos los rasgos de su vida, define sus perfiles e impulsa sus acciones rumbo a sus objetivos, es un instrumento de convivencia democrática. La perfección del transporte, meta de todos aunque remota, es un reto y un desafío importante, no lo digo como simple expresión declarativa, sino como un reconocimiento a la participación que los representantes populares tienen en esta vital materia de la convivencia de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana.

Mucho de lo que hemos planteado, de lo que ha tenido mediano éxito o éxito, o que debe tenerlo, es parte de la reflexión de ustedes, de lo que los representantes populares han recogido como reclamos de la sociedad. No es ociosa nuestra presencia frente a ustedes, necesitamos su mensaje, su reclamo, su señalamiento, desde la perspectiva de sus partidos. Se ha cumplido este objetivo, lo que recogemos vamos a meditarlo y vamos a darle valor en el ejercicio de las acciones.

Por su participación y sus consideraciones, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia agradece a nombre propio y de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, la presencia del licenciado Ignacio Vázquez Torres, Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, así como las respuestas que se ha servido dar a las preguntas que le fueron formuladas.

Para acompañar a dicho funcionario, cuando desee retirarse del Salón de Sesiones, se instruye a la comisión cumpla su cometido.

Se solicita a los demás señores Representantes permanecer mientras tanto en sus lugares para continuar con el Orden del Día.

Esta Presidencia quiere avisar que en el transcurso de la Sesión ha llegado nueva información de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, en atención al requerimiento que hici-

mos de urgente y obvia resolución. Por lo tanto se instruye a la Secretaría para que dé lectura al oficio que recientemente acaba de llegar.

EL C. SECRETARIO.- Ciudadano Representante Jorge Alberto Ling Altamirano, Presidente; Rogelio Zamora Barradas, Secretario; Genaro Martínez Moreno, Prosecretario.

Mesa Directiva del segundo mes del Período del Segundo año de Ejercicio de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, presente. En ampliación del oficio número 101.040/93, suscrito por el licenciado Diego Valades, Titular de esta Dependencia, me permito manifestarle que el día 23 de los corrientes, se ejerció acción penal en contra de José Luis Sánchez Ramírez (a) "El Pepe" o "El Nariz" y de José Luis Chávez Rodríguez (a) "El Greña" o "La Negra" como probables responsables de los delitos de robo agravado en grado de tentativa y homicidio calificado (hipótesis de ventaja), en agravio de Humberto Enrique Tirado Gutiérrez, Magistrado del Honorable Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal.

La averiguación previa 39a/882/993/05, quedó radicada en el Juzgado Décimo Sexto Penal, bajo el número de Partida 78/93.

Los presuntos responsables rindieron sus declaraciones preparatorias a las 15:15 y 15:45 horas de la fecha indicada; por lo tanto el Juez de la causa tiene hasta el día de mañana para resolver la situación jurídica de los consignados.

Oportunamente se les seguirá informando del desarrollo procedimental.

Anexo fotocopia del pliego de consignación. Atentamente. Sufragio Efectivo. No Reelección. México, D. F., 25 de mayo de 1993, el Subprocurador. Licenciado Marcos Castillejos Escobar, c.c.p. C. licenciado Diego Valades.- Procurador General de Justicia del Distrito Federal.- Para su conocimiento.

EL C. PRESIDENTE.- Este oficio viene con información anexa, para que el que desee consultarlo, está a su disposición.

Para dar lectura a un pronunciamiento de los Grupos Partidistas, tiene el uso de la palabra el

ciudadano Representante Jorge Schiaffino Isunza, por la Comisión de Gobierno.

EL C. REPRESENTANTE JORGE SCHIAFFINO ISUNZA.- Con su permiso, señor Presidente.

El día de ayer ocurrió en el Aeropuerto de Guadalajara una tragedia, en donde fueron asesinados siete personas, entre las cuales se encontraba el Arzobispo de Guadalajara Juan Jesús Posadas Ocampo. No restamos importancia a las demás víctimas por el sólo hecho de tratarse de seres humanos. Es altamente censurable, pero por la dignificación de este personaje dentro de la sociedad mexicana, existe una profunda indignación. Cualquiera que sea nuestra idea política, social o religiosa, no debe ser obstáculo para condenar estos hechos, ya que la agresión, y en el caso, en grado sumo, hacia la sociedad, merece un justo castigo, por lo que debe prevalecer el estado de derecho que aplique la norma jurídica como instrumento de un orden social. En todo Estado moderno, el respeto a los derechos constitucionales debe ser la preocupación fundamental de toda la sociedad y no hacer que hechos como los ocurridos en el Aeropuerto de Guadalajara sean cosas diarias y tan comunes que lleguemos a acostumbrarnos a éstos, porque entonces no podrá ya nadie, ningún instrumento ni gobierno, garantizar que los mexicanos vivamos con tranquilidad y en libertad.

No debemos permitir que la delincuencia llegue a la conclusión de que el alto índice de impunidad la aleja del riesgo de ser sancionada por quienes procuren e imparten justicia. Por ello, este hecho tan lamentable debe ser investigado hasta sus últimas consecuencias, conocer los móviles y castigar a los culpables, para que la impunidad no siga adelante. La justicia debe actuar con mano firme.

Por lo anterior, esta Asamblea eleva la más enérgica protesta por lo ocurrido en el Estado de Jalisco y reprueba cualquier conducta que atente contra la integridad física de las personas, por lo que esta denuncia debe considerarse de suma importancia, no solamente para una reflexión en cuanto al entorno que se están dando en algunas entidades federativas de nuestro país, sino para lanzar las voces de alerta para evitar sigan aconteciendo hechos lamentables, pero sobre todo, evitar que sean transgredidas nuestras garantías constitucionales por medio de la violencia.

Por lo anteriormente expuesto, los integrantes de la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, en los términos del artículo 90 el siguiente:

Punto de Acuerdo.- Unico.- Que esta Asamblea haga un llamado a la Procuraduría General de la República, así como a la Procuraduría del Estado de Jalisco, para que profundicen las investigaciones a fin de esclarecer los asesinatos ocurrido el día 24 de mayo de 1993, en el Aeropuerto de la Ciudad de Guadalajara, y procedan como legalmente corresponda en ejercicio de la acción penal en contra de los Responsables.

Salón de Sesiones de la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a los 25 días del mes de mayo de 1993.

Representantes: Juan José Osorio Palacios, Coordinador del Grupo Partidista del Partido Revolucionario Institucional. Hiram Escudero Alvarez, Coordinador del Grupo Partido de Acción Nacional. Pablo Gómez Alvarez, Coordinador del Grupo Partidista del Partido de la Revolución Democrática. Juana García Palomares, Coordinador del Grupo Partidista del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional, firmada en ausencia por Domingo Suárez. Belisario Aguilar Olvera, Coordinador del Grupo Partidista del Partido Popular Socialista.- Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana.

EL C. PRESIDENTE.- Con fundamento en el artículo 90 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, consulte la Secretaría en votación económica si este asunto debe considerarse de urgente y obvia resolución.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se consulta a la Asamblea si este asunto se considera de urgente y obvia resolución.

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

Se considera de urgente y obvia resolución.

EL C. PRESIDENTE.- En consecuencia, está a

discusión el Punto de Acuerdo. ¿Oradores en Contra?

En votación económica, consulte la Secretaría si es de aprobarse el Punto de Acuerdo presentado por la Comisión de Gobierno.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se consulta a la Asamblea si es de aprobarse la propuesta presentada.

Los que estén por la afirmativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Hágase del conocimiento de las autoridades correspondientes.

Prosiga la Secretaría con el Orden del Día.

EL C. SECRETARIO.- El siguiente punto del Orden del Día es un pronunciamiento del Partido Acción Nacional con relación al funcionamiento de los hospitales psiquiátricos en el Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Representante Román Barreto Rivera del Partido Acción Nacional.

EL C. REPRESENTANTE ROMAN BARRETO RIVERA.- Con su venia, señor Presidente; compañeros y compañeros Representantes: La cultura, civismo y humanismo de una sociedad se patentiza principalmente en la atención a sus niños, ancianos y a sus enfermos mentales.

En relación a los enfermos mentales, hay que conocer y tratar de cambiar la lamentable condición de vida en los hospitales psiquiátricos del Distrito Federal.

Visitarlos, significa sentir una gran indignación y profunda tristeza a partir de las cuales surge la convicción de contribuir de alguna manera en el movimiento para defender sus derechos.

Los cuadros de la forma como viven sólo podrían ser plasmados por un pintor especializado en poner manchas rojas sobre el corazón de los cuer-

pos marcados por un rictus de dolor, por la ausencia de esperanza y por la rabia; ¿les queda algo por hacer a estas personas cuando de antemano todo lo saben perdido? Esas personas, los enfermos mentales, sufren y sienten y si nuestro trato a los animales que también sienten y sufren es de compasión, nuestro comportamiento hacia estos seres humanos debe ser por lo menos, además de compasión, de comprensión.

En varias ocasiones se ha escuchado la afirmación de que no hay presupuesto suficiente, por lo que nuestros recursos deben ser utilizados con base en prioridades, pero creo que en esta materia, la pobreza no es una verdad eterna e irremediable, y administrando mejor los recursos se puede hacer mucho más.

En cuanto a aquellos psiquiatras -no muchos por fortuna- que consideran utópicos los argumentos de necesidad de afecto, comprensión, trabajo y esperanza en el trato a los enfermos, como componentes básicos para su rehabilitación integral, cabría preguntar a esos mismos especialistas si ellos podrían vivir sin afecto, sin comprensión, sin trabajo y sin esperanza.

En esta misma Asamblea de Representantes del Distrito Federal se ha tratado en sesión plenaria el problema de la asistencia a los enfermos mentales, y la Comisión de Salud, en Sesión Ordinaria, se ha manifestado, por consenso, que en los hospitales psiquiátricos funcionen consejos técnicos de administración, consejos ciudadanos o como quiera llamársele, para que sin ser parte integrante de la administración interna de los hospitales, tengan la facultad de supervisar y por ende corregir, si es necesario, la actividad administrativa, técnica y médica en la dirección de esos hospitales, para que esta sea de resultados positivos para el enfermo mental.

También, en la Comisión de Salud se aprobó que en la Carta de los Derechos del Enfermo Mental sea obligatorio su respeto en los hospitales y granjas psiquiátricas.

A principios de este mes, el doctor Enrique Wolpert Barraza, Subsecretario de Servicios de Salud de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, firmó un Convenio de Colaboración y Concertación de Acciones con la Fundación Mexicana para la

Rehabilitación del Enfermo Mental y la Fundación para el Apoyo de la Comunidad, a fin de establecer las bases y mecanismos de colaboración y concertación de acciones, a través de las cuales las dos Fundaciones apoyarán a la Secretaría de Salud en la elaboración y ejecución de todos sus programas para la prestación de los servicios de atención psiquiátrica que se brindan a población abierta en el Hospital Psiquiátrico Campestre "Doctor Samuel Ramírez Moreno".

Esta colaboración será mediante la agrupación en un organismo denominado Comité Ciudadano de Apoyo al Hospital Psiquiátrico Campestre "Doctor Samuel Ramírez Moreno", convirtiéndose en un espacio de concertación en donde se propongan y estudien mecanismos para coadyuvar en la citada Secretaría de Salud.

Este Comité tendrá, entre otras funciones, coadyuvar con la Secretaría de Salubridad y Asistencia, para que en los programas de atención psiquiátrica que se brindan en el hospital, se respeten los derechos humanos de las personas con padecimientos mentales; tener previa solicitud por escrito acceso a la información relativa a todos los programas médico-asistenciales, administrativos y presupuestales que intervengan en la prestación de los servicios de atención psiquiátrica del hospital, y en su caso proponer las alternativas conducentes.

Lo anterior, compañeros Representantes, es ni más ni menos por lo que en esta Asamblea los Miembros de la Comisión de Salud nos hemos pronunciado desde hace ya más de un año.

Quiero en esta tribuna hacer un reconocimiento que con la participación e iniciativa del señor Manuel Camacho Solís, fue posible la firma de este convenio. Sin la participación del Departamento del Distrito Federal, difícilmente este se hubiera firmado.

Por ello solicito a ustedes, un pronunciamiento en el sentido de solicitar a las autoridades de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, su más entero respaldo al consejo ciudadano, pues como lo afirmó el propio señor Camacho Solís, estamos ante una maravillosa posibilidad de enriquecer la atención, sumando los esfuerzos de las instituciones y de las sociedades civiles, y en la medida en

que este Comité funcione, será importante para la ciudad.

Muchas gracias, compañeros Representantes.

EL C. PRESIDENTE.- Hágase del conocimiento de las autoridades correspondientes que son: Departamento del Distrito Federal y la Secretaría de Salud.

Continúe la Secretaría con los asuntos en cartera.

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

Sesión Ordinaria, 27 de mayo de 1993.

Orden del Día

1. Lectura y aprobación en su caso del Acta de la Sesión anterior.
2. Asuntos relacionados con el Comité de Atención Ciudadana.
3. Propuesta para la creación de Visitadurfas en la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y en la local del Distrito Federal.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo jueves 27 de los corrientes, a las 11:00 horas.

(A las 17:05 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.