

DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL

MEXICO, D.F., MARTES 12 DE JULIO DE 1994

AÑO III SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES NUM. 26

PRESIDENCIA DEL C. REPRESENTANTE
GERARDO MEDINA VALDES

SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA	pág. 2
DECLARACION DEL QUORUM	pág. 2
LECTURA Y APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR	pág. 2
PUNTOS DE ACUERDO QUE PROPONE EL GRUPO PARTIDISTA DE LA REVOLUCION DEMOCRATICA	pág. 5
COMPARECENCIA DEL CIUDADANO LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ, COORDINADOR GENERAL DEL TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL	pág. 8
COMUNICACION DE LA SEGUNDA COMISION DE ADMINISTRACION Y PROCURACION DE JUSTICIA	pág. 58
INFORME DE LA SUBCOMISION NOMBRADA POR LA SEGUNDA COMISION, SOBRE LA SITUACION LABORAL DEL CIUDADANO ROLANDO CORDERA	pág. 59
DICTAMENES DE LA DECIMA SEXTA COMISION DE POBLACION Y DESARROLLO	pág. 65
DICTAMEN QUE PRESENTA LA SUBCOMISION DE LA TERCERA COMISION DE USO DEL SUELO, EN RELACION CON LA ZEDEC DE LA COLONIA INSURGENTES SAN BORJA	pág. 69
ASUNTOS RELACIONADOS CON LA DECIMA SEXTA COMISION	pág. 70
EFEMERIDES CON MOTIVO DEL DIA MUNDIAL DE LA POBLACION	pág. 79

A las 11:45 horas. **EL C. PRESIDENTE CARLOS GONZALEZ ARRIAGA.**- Proceda la Secretaría a pasar lista de asistencia a los ciudadanos Representantes.

LA C. SECRETARIA SARA VILLALPANDO NUÑEZ.- Se va a proceder a pasar lista de asistencia a los ciudadanos Representantes.

(Se procedió a pasar lista de asistencia)

Señor Presidente. Hay una asistencia de 46 ciudadanos Representantes. Hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Se abre la Sesión.

Proceda la Secretaría a dar lectura al Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, Segundo Período Ordinario, Tercer Año de Ejercicio, Sesión Ordinaria, 12 de julio de 1994.

Orden del Día

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

2.- Puntos de acuerdo que propone el Grupo Partidista del Partido de la Revolución Democrática.

3.- Comparecencia del ciudadano licenciado Antonio Gazol Sánchez, Coordinador General del Transporte en el Distrito Federal.

4.- Comunicación de la Segunda Comisión de Administración y Procuración de Justicia.

5.- Informe de la Subcomisión nombrada por la Segunda Comisión, sobre la situación laboral del ciudadano Rolando Cordera.

6.- Dictámenes de la Décima Sexta Comisión de Población y Desarrollo.

7.- Dictamen que presenta la Subcomisión de la Tercera Comisión de Uso del Suelo, en relación con la ZEDEC de la colonia Insurgentes San Borja.

8.- Asuntos relacionados con la Décima Sexta Comisión.

9.- Efemérides con motivo del Día Mundial de la Población.

Los demás asuntos con los que dé cuanta la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia, saluda a los alumnos de la Unidad de Desarrollo y Educación Integral del Estado de Guanajuato, así como a su maestro, el señor Director José López Guzmán. Bienvenidos a esta II Asamblea de Representantes.

Asimismo esta Presidencia se permite enviar un afectuoso saludo y los mejores deseos por su pronta recuperación para nuestro Presidente, compañero Gerardo Medina, Agradeciéndole a la participación parlamentaria del PAN, nos hagan favor de expresarle nuestros mejores deseos por su pronta recuperación.

Proceda la Secretaría a dar cuenta a la Asamblea con el Acta de la Sesión anterior.

LA C. SECRETARIA.- Señor Presidente. Esta Secretaría le informa que le acuerdo con lo establecido en el tercer párrafo del 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 preguntarle a la Asamblea si es aprobarse.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda, compañera Secretaria.

LA C. SECRETARIA.- 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, favor de ponerse de pie.

Aprobada el Acta, señor Presidente.

"ACTA DE LA SESION ORDINARIA DEL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE

EJERCICIO DE LA SEGUNDA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL, CELEBRADA EL DIA SIETE DE JULIO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.

PRESIDENCIA DEL REPRESENTANTE GERARDO MEDINA VALDES

En la Ciudad de México, a las once horas con cuarenta minutos del día siete de julio de mil novecientos noventa y cuatro, la Presidencia declara abierta la Sesión, una vez que la Secretaría manifiesta una asistencia de cincuenta y uno ciudadanos Representantes.

Se da lectura al Orden del Día y habiéndose repartido el Acta de la Sesión anterior a los Coordinadores de los Grupos Partidistas en los Términos del artículo 74 del Reglamento para el Gobierno Interior, sin que motive debate se aprueba en sus términos.

Se procede al desahogo del Orden del Día.

Dictamen de la Tercera Comisión de Uso del Suelo

La Presidencia informa que el Dictamen de referencia, ha sido distribuido a los señores Representantes en los términos del artículo 80 del Reglamento para el Gobierno Interior y, para dar lectura al mismo, se concede el uso de la palabra al Representante Armando Jurado Alarid.

Sin que se motive debate, se aprueba por unanimidad de cincuenta y seis votos y la Presidencia acuerda: Con fundamento en el artículo 110 del Reglamento para el Gobierno Interior de esta Asamblea, remítase para su publicación en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, la reforma al artículo 105, fracción I, del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, en los términos del dictamen aprobado.

En seguida, se procede a la presentación del Dictamen de la Segunda Comisión de Administración y Procuración de Justicia, sobre el nombramiento de la ciudadana Silvia Hernández Enríquez, como Consejera de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, el cual fue distribuido a los miembros de este Cuerpo

Colegiado, como lo establece el mencionado artículo 80 del Reglamento Interior.

Para dar un Informe al Pleno sobre los trabajos realizados por la Comisión, hace uso de la palabra el Representante Rodolfo Fragozo Valenzuela; y la Representante Carolina O'Farrill Tapia da lectura al dictamen de referencia.

En los términos del artículo 82 del Reglamento Interior, se somete a discusión del Pleno.

Para hablar en contra, hace uso de la palabra la Representante Adela Salazar Carbajal, del Partido de la Revolución Democrática, quien da respuesta a preguntas que le formulan los Representantes Adolfo Ramón Flores Rodríguez, Rosa María Hernández Romero y Carlos Hidalgo Cortés, todos ellos del Partido Revolucionario Institucional.

En pro del dictamen, hace uso de la palabra el Representante Domingo Suárez Nimo, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional.

También en contra, hace uso de la palabra el Representante Jorge Alberto Ling Altamirano, del Partido Acción Nacional.

Para rectificar hechos derivados de la intervención anterior, hace uso de la tribuna el Representante Marcos Gutiérrez Reyes, del Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional y, para alusiones personales el Representante Ling Altamirano.

Para hablar en favor del dictamen a discusión, hace uso de la palabra el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana.

En contra, también hace uso de la palabra el Representante Pablo Gómez Álvarez, del Partido de la Revolución Democrática.

Para expresarse en favor del dictamen, hace uso de la palabra el Representante Roberto Campa Cifrián, del Partido Revolucionario Institucional.

Para alusiones personales, nuevamente hace uso de la tribuna el Representante Pablo Gómez Álvarez; para rectificar hechos el Representante Ling Altamirano; también para rectificar hechos el

Representante Campa Cifrián. Nuevamente para alusiones personales el Representante Gómez Alvarez y, también para responder a alusiones personales, el Representante Campa Cifrián.

Una vez más, el Representante Gómez Alvarez, utiliza la tribuna para responder a alusiones personales y da contestación a una pregunta del Representante Campa Cifrián.

Asimismo, para responder a alusiones personales, hace uso de la palabra la Representante María del Carmen Segura Rangel, la cual solicita que se apruebe la petición que ha sido formulada por los Representantes Pablo Gómez Alvarez y Alberto Ling Altamirano, con el fin de que el dictamen a discusión se vuelva a debatir en la Comisión, para presentarse posteriormente al Pleno.

Para hechos hace uso de la palabra el Representante Demetrio Sodi de la Tijera.

Una vez más, utiliza la tribuna el Representante Campa Cifrián, quien, como consecuencia de la intervención del Representante Sodi de la Tijera, manifiesta que los miembros de su Partido, el Revolucionario Institucional, se adhieren a la solicitud de la Representante Segura Rangel, con el fin de que se revise nuevamente este asunto, devolviéndose para tal efecto el dictamen a la Comisión de origen.

Después de algunas mociones de orden de los Representantes Jorge Schiaffino Isunza, Pablo Gómez Alvarez y Roberto Campa Cifrián, hacen uso de la palabra para hechos, los Representantes Belisario Aguilar Olvera, del Partido Popular Socialista y Marcos Gutiérrez Reyes.

Asimismo, formulan mociones de orden los Representantes Ling Altamirano y Domingo Suárez Nimo.

Considerándose suficientemente discutido el dictamen y en virtud de las solicitudes formuladas por diversos Representantes y por la comisión, la Presidencia Acuerda: Devuélvase a la Comisión de origen el dictamen relativo al nombramiento de la ciudadana Silvia Hernández Enríquez, como Consejera de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, con el fin de que dicha Comisión analice si se cubre o no, el requisito que establece

el artículo 11 de la Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y, en su caso, presentar nuevamente al Pleno el dictamen respectivo.

Informe de la Cuarta Comisión

Para dar lectura al Informe de Actividades de la Cuarta Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica hace uso de la palabra el Representante Alberto Banck Muñoz.

Para formular sus comentarios al Informe de la Cuarta Comisión, hacen uso de la palabra los Representantes Pablo Jaime Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional y Laura Itzel Castillo Juárez, del Partido de la Revolución Democrática, quien da respuesta a una interpelación del Representante Jorge Schiaffino Isunza.

Igualmente, el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, expresa su opinión en relación al Informe de referencia.

Informe de la Sexta Comisión

A continuación, hace uso de la palabra el Representante Juan Carlos Sansores Betancourt, para dar lectura al Informe de actividades de la Sexta Comisión de Salud y Asistencia Social.

Para expresar comentarios sobre dicho Informe, hace uso de la palabra el Representante Román Barreto Rivera, del Partido Acción Nacional, quien formula una propuesta a fin de que se solicite a la Contraloría General de la Federación, realice la auditoría solicitada por la Comisión Nacional de Derechos Humanos; que el Instituto Mexicano de Psiquiatría, dé un informe sobre presupuesto; que se mejoren los sueldos del personal médico, de intendencia y de seguridad de dicho nosocomio; y que se investigue el accidente en que perdió la vida el señor Miguel Ángel Rivas, solicitando finalmente la impresión de las memorias del Foro sobre Drogadicción.

Las propuestas anteriores se turnan, por acuerdo de la Presidencia a las Comisiones respectivas.

En virtud de que la Sesión ha llegado a las diecisiete horas, en el Pleno autoriza continuar el desarrollo de la misma, hasta agotar el Orden del Día.

A continuación, el Representante Alberto Banck Muñoz, da lectura a un documento con la firma de diversos Representantes, relacionado con la ZEDEC de la colonia Insurgentes San Borja. La Presidencia instruye a la Secretaría para que este documento se reparta a los integrantes de esta Asamblea, para su próxima discusión.

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

A las diecisiete horas con diez minutos, se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día martes doce de julio a las once horas."

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

La C. SECRETARIA.- El siguiente punto del Orden del Día es una propuesta del Grupo Partidista del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. PRESIDENTE.- Para presentar su propuesta, se concede el uso de la palabra a la Representante María del Carmen Bustamante.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DEL CARMEN BUSTAMANTE CASTAÑARES.- Gracias señor Presidente:

Hechos

A últimas fechas diversos medios de comunicación han dado cuenta de accidentes viales provocados por la imprudencia de elementos de la Secretaría General de Protección y Vialidad abordo de autopatrullas teniendo como resultado 9 lesionados, una menor fallecida; la pérdida total de por lo menos 3 patrullas y 5 policías preventivos sujetos a proceso acusados de lesiones imprudenciales, ataques a las vías de comunicación y abuso de autoridad.

Estos incidentes no son un fenómeno de reciente aparición, lo que ha llamado poderosamente la atención es la respuesta de quienes estando casualmente presentes en el momento de los percances manifiestan violentamente su indignación por los daños causados, arremetiendo espontáneamente contra la autoridad policial, quien

en todos los casos ha sido responsable de los mismos.

Otro aspecto puesto al descubierto es que por lo menos en dos de estos casos los presuntos responsables conducían bajo la influencia de sustancias psicotrópicas o alcohol, siendo confusos los hecho previos a los incidentes, por ejemplo, en uno de éstos se dice que se trataba de un indicador no uniformado que inexplicablemente conducía una patrulla, en otro se habla de un elemento comisionado para brindar protección al Comisariado Comunal, en casa del cual estuvo ingiriendo bebidas embriagantes.

No compartimos la opinión de quienes deciden hacerse justicia por su propia mano. Sin embargo estamos obligados a reflexionar y actuar sobre lo ocurrido. Una explicación probable es que, la ciudadanía en general está cansada de la impunidad que se ha brindado a los miembros de las policías que incurrir en este tipo de actos, ya sea en forma imprudencial o deliberadamente y que éstos casi linchamientos son una forma bárbara de asegurarse de que los responsables sufrirán una sanción.

Es necesario que las autoridades policíacas se planteen recobrar la confianza de la ciudadanía, interviniendo de manera inmediata y eficaz, poniendo a disposición de las autoridades correspondientes a los responsables de cualquier tipo de atropellos; asimismo es urgente que demuestren un esfuerzo permanente por garantizar que los elementos que integran la corporación sirvan realmente a la comunidad, con un alto sentido de disciplina, capacidad profesional y un respeto invariable a los derechos humanos y la legalidad que nos rige. Un mecanismo que seguramente contribuirá a esto, sería la practica inicial subsecuente y sorpresiva de los exámenes médicos y antidoping a fin de comprobar que tanto los elementos que recién ingresan como los que ya tienen varios años en el servicio están en óptimas condiciones físicas y mentales para el cumplimiento de la alta responsabilidad que su trabajo implica. Evidentemente estos exámenes deben ser practicados a miembros de todas la jerarquías y por una instancia diferente a la propia corporación y plenamente calificada para ello.

Ciudadano Representante Gerardo Medina Valdés

Presidente de la Mesa Directiva del Tercer Mes del Segundo Período de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio.

El Grupo Partidista del PRD por este conducto solicita a usted tenga a bien en los términos del Reglamento someter a la consideración del Pleno de la Asamblea los siguientes Puntos de Acuerdo por los que se solicita tanto a la Secretaría General de Protección y Vialidad como a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal información sobre los cinco accidentes viales en los que se han visto involucrados elementos de la Policía Preventiva y la recomendación al Departamento del Distrito Federal, a fin de que se practiquen exámenes médicos a quienes solicitan ingresar a las corporaciones policíacas y a quienes ya laboran en las mismas, con objeto de detectar padecimientos como el alcoholismo o en su defecto el uso de sustancias psicotrópicas, estupefacientes u otras que produzcan efectos similares.

Puntos de Acuerdo

Primero. Se solicite al Secretario General de Protección y Vialidad un informe de las circunstancias en las que ocurrieron cada uno de los accidentes viales en los que se han visto involucrados elementos de esa corporación.

Segundo. Se solicite a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal información sobre el estado que guardan las averiguaciones previas iniciadas con motivos de los accidentes viales en los que se encuentran involucrados elementos de la Secretaría General de Protección y Vialidad.

Tercero. Se recomiende a las autoridades del Departamento del Distrito Federal la asignación de recursos para el diseño y aplicación de un programa de exámenes médicos y antidoping para la detención de alcoholismo, uso o adicción a sustancias psicotrópicas, estupefacientes u otras que produzcan efectos similares entre los mandos y elementos de la Secretaría General de Protección y Vialidad.

EL C. PRESIDENTE.- En los términos del artículo 90, y con el fin de considerar si este asunto es de urgente y obvia resolución, se abre el registro de oradores. Oradores en contra. Oradores en pro. No habiendo quien haga uso de la palabra, consulte la Secretaría, en votación económica, a

la Asamblea si este asunto debe considerarse de urgente y obvia resolución.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se consulta a la Asamblea si la propuesta del Partido de la Revolución Democrática debe considerarse como 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, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Está a discusión la propuesta. Se abre el registro de oradores. Oradores en contra. Oradores en pro.

Se concede el uso de la palabra a la compañera Representante Carolina O'Farrill para hablar en contra de la propuesta.

LA C. REPRESENTANTE CAROLINA O'FARRILL TAPIA.- Con su venia, señor Presidente.

Quise subir a esta tribuna para hacer una aclaración en lo que respecta a que se solicite a la Secretaría General de Protección y Vialidad, un informe de las circunstancias en las que ocurrieron los hechos. Este tipo de hechos han sido considerados ya delitos, varios en flagrancia, y yo considero que en el punto segundo donde se solicita a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal información, sea exactamente a ella a la que le corresponde, porque en este momento se está ya juzgando a las personas si son inocentes o no lo son. Esa fue única y exclusivamente el aclaratorio, siento que la Secretaría de Protección y Vialidad no tendría caso que nos informara; sin embargo, si así lo consideran, perfecto, la Secretaría solamente informará como quiénes son los elementos y cómo están funcionando.

Sin embargo, sí quiero hacer el planteamiento que esto no debe de ser como un ejemplo que siempre se está manifestando de desvirtuar a toda la policía en general. Sí hay elementos que fallan, es necesario que se cumpla, y sobre todo cuando se violenta la ley, pero no se trata de estar

desvirtuando constantemente a los demás elementos que sí cumplen. Esa es la razón por la que hice esta aclaración.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- En pro, el compañero Representante Pablo Gómez.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ.- Señoras y señores Representantes:

Se está proponiendo que se solicite al Secretario General de Protección y Vialidad, que nos informe de las circunstancias en los que han ocurrido estos accidentes; es decir, no el estado que guarda, ni la averiguación, ni tampoco el estado procesal, o de los juicios, sino las circunstancias en que estos accidentes se han dado; porque como han sido muchos, entonces a la Asamblea no se le ha informado cuáles son las circunstancias en las que se han dado estos hechos, desde el punto de vista de la Secretaría General y desde el punto de vista del funcionamiento de la Secretaría.

En el texto que se propone como acuerdo no se está haciendo ninguna condena a la policía, simplemente estamos a la expectativa de una información del superintendente general, que yo creo que sí debería enviar a la Asamblea para el conocimiento de todos los Representantes que son miembros de ella. Esta es la idea.

Yo pienso que el asunto se aclara al leer el segundo punto, en el que se pide ya a la Procuraduría que nos diga cómo está, porque hay una cierta confusión en estos, y yo creo que no debería haber confusión, y hay noticias de prensa que son contradictorias.

Más vale tener la información directa de las autoridades que estar analizando una situación mediante información de prensa que a veces no corresponde a lo que es en la realidad. Por esa razón se están haciendo estas propuestas.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Para rectificar hechos se le concede la palabra al Representante Domingo Suárez.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Con su permiso, señor Presidente.

Consideramos que es de toda justicia el punto de Acuerdo solicitado por el Partido de la Revolución Democrática en virtud de que no solamente la Secretaría de Protección y Vialidad tiene pendientes de aclaración, sino es la misma Procuraduría General de Justicia quien ha cometido algunos atropellos en el sentido físico con servidores públicos que tienen a su cargo patrullas de la propia Procuraduría, y las averiguaciones previas no han progresado.

Hemos hablado reiteradamente y solicitado al Procurador Santillana que nos informe del estado que guardan las cosas y no lo ha hecho. En esta tribuna se lo hemos solicitado también al Presidente de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y es el momento en que no tenemos la información.

Por lo tanto, la congruencia, la realidad, la validez social del punto de Acuerdo de los hechos expuestos por el Partido de la Revolución Democrática, son congruentes con el ánimo de la vida comunal de esta ciudad, por lo cual consideramos que es procedente el punto de Acuerdo.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Consulte la Secretaría si es de aprobarse la propuesta presentada.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse la propuesta presentada por el Partido de la Revolución Democrática.

Los que estén porque se apruebe, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Remítase para su cumplimiento al Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Esta Presidencia informa a los señores Representantes que por acuerdo de la Comisión

de Gobierno comparece en esta Sesión el licenciado Antonio Gazol Sánchez, Coordinador General de Transporte en el Distrito Federal, con el fin de informar al Pleno de los asuntos relacionados con la dependencia a su cargo.

Encontrándose en las puertas del recinto el licenciado Gazol Sánchez, se designa en comisión para acompañarle al interior del salón de sesiones a los siguientes Representantes: Alberto Ling Altamirano, Domingo Suárez Nimo, Jaime Arceo Castro y Adela Salazar.

(La comisión cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar lectura a la mecánica que norma esta comparecencia.

LA C. SECRETARIA.- La Sesión en que comparezcan funcionarios del Departamento del Distrito Federal se sujetará a las siguientes normas:

1.- En su comparecencia el funcionario hará uso de la palabra durante el tiempo que estime conveniente, dando contestación posteriormente a los ciudadanos Representantes, quienes en una ronda de preguntas le podrán cuestionar. El funcionario cuidará que sus respuestas sean precisas y concretas.

2.- Los documentos que el funcionario en turno entregue a la Presidencia de la Mesa Directiva serán turnados a la Comisión correspondiente, a efecto de que ésta, después de un análisis en fecha posterior, emita en su caso propuesta de recomendaciones al Pleno de la Asamblea.

3.- Los partidos políticos representados en la Asamblea por conducto de uno de sus Representantes podrán interrogar al funcionario en una ronda de preguntas, cuyo tiempo en total no excederá de 5 minutos, teniendo el derecho de réplica, la cual no excederá de 5 minutos, dando la posibilidad al funcionario de contestar siempre y cuando la réplica así lo exija.

4.- En las Sesiones ordinarias a que se refiere el presente acuerdo y que tiene como propósito la comparecencia de los funcionarios del Departamento del Distrito Federal, del Gobierno

Federal e invitados especiales, no se autorizarán por la Presidencia de la Mesa Directiva interpelaciones al servidor público, intervenciones para hechos o para alusiones personales.

5.- Concluida la comparecencia del funcionario en turno éste será acompañado por una comisión de cortesía hasta las puertas del recinto. Inmediatamente después la Asamblea continuará con los asuntos en el Orden del Día.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia agradece al licenciado Antonio Gazol Sánchez pase a la tribuna para dar cuenta al Pleno de los asuntos relacionados con la dependencia a su cargo.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- *Honorables Representantes a la II Asamblea del Distrito Federal:*

I. Introducción.

Acudo a este Honorable recinto a efecto de dar cumplimiento al artículo 8o. párrafo 6 artículo 11 fracción 2 de la Ley Orgánica de la Asamblea así como los artículos 63, 113 y 115 del Reglamento para el Gobierno Interior de la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, y de acuerdo a lo instruido por el ciudadano Jefe de del Departamento del Distrito Federal. Comparezco ante ustedes para continuar en la comunicación permanente y fructífera que la Coordinación General de Transporte ha tenido con esta Asamblea en la búsqueda de soluciones a la compleja problemática del transporte, cuya atención es de máximo interés público y requiere de la suma de voluntades y esfuerzos de los sectores gubernamental, social y privado.

En las últimas décadas la Ciudad de México ha experimentado un vigoroso proceso de conurbación del que ha derivado su zona metropolitana, que planteó necesidades de transporte de características y magnitudes peculiares.

La topografía del Valle de México es muy irregular; las calles de sus ciudades en su mayoría son angostas, de reducida longitud y sin posibilidades de prolongarse, forman un verdadero laberinto agravado por la excesiva horizontalidad de los asentamientos humanos. La normatividad

reguladora de la planificación tiene poco más de medio siglo de estarse aplicando. Las poblaciones y colonias bien diseñadas, en términos relativos, son escasas.

Con las invaluable aportaciones de la I Asamblea de Representantes y de la Honorable Cámara de Diputados, en 1989 se elaboró el Programa Integral de Transporte, que contiene una visión amplia de coordinación de los distintos modos de transporte que posibiliten la eficacia de los mismos. Cada vez que sea necesario, deberá de actualizarse, mejorarse y manejarse con objetividad, para que no se convierta en un mero catálogo utópico de buenas intenciones.

II Problemática Global del Transporte

La población de la zona metropolitana de la Ciudad de México, según estimaciones del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, creció en 1.7%, por año; actualmente asciende a 16 millones de habitantes, de los cuales el 55% radica en el Distrito Federal y el 45% restantes en 27 municipios conurbados del Estado de México.

Esta población genera en los días laborales alrededor de 37 millones de viajes/persona/día, que se efectúan en cerca de 3 y medio millones de autos particulares, 73 mil taxis, 72 mil 893 microbuses y combis, 14 mil 174 autobuses urbanos, 9 líneas del metro con 2 mil 424 carros de los que 120 corresponden al Metro férreo, 330 trolebuses y 15 trenes ligeros. La carga se mueve diariamente dentro de la zona metropolitana de la Ciudad de México en cerca de 196 mil camiones distribuidores de mercancía, y el transporte de carga foráneo y de pasajeros ocupa alrededor de 60 mil vehículo.

Lo anterior pone de manifiesto la magnitud del esfuerzo que en materia de transporte debe realizar el gobierno capitalino para atender las necesidades de transportación de la población.

III Infraestructura Vial

La Ciudad de México cuenta con una red de vialidades conformada por accesos controlados, vías primarias, ejes viales y redes secundarias. De los 31 ejes existentes, 17 cuentan con carril de contraflujo que comprenden una longitud de 115 km. Actualmente se trabaja en un diseño para el

confinamiento de esos contraflujos con la finalidad de que se constituyan en alternativas de circulación rápidas, eficaces y segura. En particular se tiene avanzado, como proyecto piloto de confinamiento, el del Eje 5 norte que comprende una longitud de 9 km.

Ha sido preocupación permanente del gobierno de la ciudad mejorar y ampliarla infraestructura vial. La Coordinación General de Transporte participa en este rubro en la promoción, planeación y programación de las obras.

De 1993 a la fecha resalta la realización de las siguientes mejoras viales:

- El eje vial 5 Sur tramo oriente;
- El eje vial 6 Sur tramo oriente;
- El paso vehicular Periférico-Av. Toluca;
- El puente vehicular Circuito Interior-Canal de Miramontes;
- El distribuidor vehicular Anillo Periférico-Paseo de las Palmas;
- El puente vehicular el Yaqui, en Cuajimalpa,
- El Anillo Periférico Arco Norte;
- El puente vehicular Gran Canal-Anillo Periférico;
- El puente vehicular Av. Tláhuac-Anillo Periférico (eje 10 sur) 1a. etapa;
- El puente vehicular Río Churubusco-Periférico;
- Distribuidor autopista México-Puebla-Santa Catarina (eje 10 sur)
- Los puentes vehiculares de la línea 8:
- Paseo de la Reforma eje 1-Central,
- Eje 4 sur;
- Tezontle;
- Apatlaco;
- Purísima;

- Eje 6 sur;
- Circuito Interior;
- Anillo Periférico-Calzada Ermita Iztapalapa (eje 8 sur)
- Ampliación carretera Canal 13-COCODER (6 km)

Se amplió la carpeta asfáltica en 98 km y en ella se ejecutaron trabajos de conservación y mantenimiento en cerca de 2 millones de metros cuadrados. Se repavimentaron 549 mil metros cuadrados y se construyeron 17 puentes peatonales en vialidades de alta circulación vehicular.

Como parte de la modernización de los accesos carreteros, de 1993 a la fecha, destacan la construcción de los 115 km del tramo de la Autopista México-Toluca de Conafrut a la Venta y la ampliación de cuatro carriles de la Carretera Federal México-Cuernavaca, en su tramo "Monumento al Camionero"-Carretera Federal México-Ajusco, con longitud de 7 km.

Asimismo sobresale el inicio de operación de la nueva autopista Peñón-Texcoco que es una promoción conjunta de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, con el gobierno del Estado de México el Departamento del Distrito Federal.

Próximamente, el gobierno del Estado de México concluirá el libramiento Chamapa-Lechería que permitirá el enlace la Venta- Lechería, vía López Portillo-Ecatepec.

Adicionalmente a las mejoras viales, se trabaja en el funcionamiento de los paraderos con base en el programa modernización definido en febrero de 1992, bajo un doble enfoque: como espacios de convivencia social de los más de 4 millones de pasajeros diarios que utilizan sus servicios y como espacios reguladores de los derroteros de más de 31 mil vehículos de diferentes rutas de servicio público.

El programa contempla la autosuficiencia financiera de cada paradero. La administración y el ejercicio del orden público son responsabilidad de la Delegación Política en donde se encuentren ubicados.

En octubre de 1993 se instaló el Comité Técnico de Paraderos encargado de coordinar las acciones de las diversas dependencias que tienen relación con su funcionamiento. El programa aprobado por este Comité contempla la reordenación y modernización de los 34 paraderos existentes en el Distrito Federal, a la fecha se ha concluido la tarea en 15 de ellos.

A partir de los estudios de viabilidad realizados por la Coordinación General de Transporte, se ha mejorado la red de semáforos de la ciudad. Actualmente, existen 3 mil 635 intersecciones semaforizadas; esto es, 23 mil 985 cabezas de semáforos vehiculares, 2 mil 940 semáforos peatonales y 482 semáforos escolares preventivos. Cerca de 50% de los semáforos vehiculares son computarizados. De 1993 a la fecha, la Coordinación General de Transporte ha atendido más de 140 solicitudes de semaforización.

Ubicados en las diferentes arterias como resguardo de los usuarios de las inclemencias del tiempo y como puntos intermedios de transportación, existen en la ciudad 2 mil 668 cobertizos, cuyo cuidado y mantenimiento está a cargo de SERVIMET.

IV Sistema de Transporte Público

El Programa Integral de Transporte constituye la norma básica la coordinación de los modos de transporte que propicia la eficiencia operativa del sistema, vinculado a medidas de conservación ecológica y de eficiencia administrativa de recursos que permita atender los rezagos y cubrir futuras demandas.

La eficiencia de un sistema de transporte radica en dos aspectos: la complementariedad de los modos que lo constituyen y la capacidad de las unidades. Mayor será la eficiencia general del sistema, al generar un uso más racional de las vialidades y propiciar un intercambio desahogado entre los modos. En la Ciudad de México conviven, el menos, 9 modalidades distintas de transporte.

Programa Integral de Transporte

El Programa Integral de Transporte define que el Sistema de Transporte Colectivo Metro debe atender los corredores de gran demanda en la zona metropolitana de la Ciudad de México; Ruta-100, a las colonias populares intermedias, a las zonas

periféricas que no tienen metro ya las zonas de conservación ecológica. Los trolebuses y el tren ligero deberán operar en zonas con problemas ambientales y orientar su servicio a la sustitución del parque vehicular de baja capacidad.

La demanda de transporte se agudiza de las cinco a las diez de la mañana y de las cinco de la tarde a las nueve de la noche. En esos lapsos, la capacidad instalada del sistema opera con mayor intensidad, pero existen 11 horas valle. Esta tipificación del transporte conjuga tiempos y demandas en una cobertura de 20 horas diarias. En este tiempo el parque vehicular se dosifica de tal forma que satisface la demanda en horas pico y evita la circulación en vacío en las horas valle, en prevención del consumo energético que sólo generaría más problemas a la recarga ambiental.

La tarifa de transporte en la Ciudad de México atiende un carácter social regido por dos modalidades: tarifa única y tarifa diferencia. La primera opera con un precio de 40 centavos, y la otra es de 55 centavos a un peso diez centavos según la distancia recorrida.

El 21% del presupuesto del Departamento del Distrito Federal se destina al transporte, al lado de prioridades como la contaminación, la seguridad pública y el agua y siempre con el criterio de la autosuficiencia presupuestal del Departamento del Distrito Federal. En otros términos no hay aportaciones del gobierno federal al transporte en nuestra ciudad. El servicio que se proporciona con una tarifa reducida habla del esfuerzo de organismos y gobierno, por mantener el transporte de la ciudad en condiciones de accesibilidad económica.

Por lo que toca al servicio concesionado, el modelo tarifario está orientado a propiciar la operación y el mantenimiento del parque vehicular. El propósito es combinar dos elementos: un esfuerzo gubernamental por no restar recursos a otras prioridades sociales en la ciudad y por, otra parte, lograr y mantener niveles de eficiencia que permitan una rentabilidad, sin demérito de la economía del usuario.

Metro

En el Distrito Federal la columna vertebral del sistema de transporte es el Metro, que con sus 135 estaciones en operación permite el enlace modal

con el transporte de superficie, ya sea en forma directa o de paso, mediante una red de 34 paraderos en lo que se realizan intercambios de todas las modalidades de transporte público de pasajeros a razón de 7.5 millones de viajes/persona/día que se efectúan en 35 mil unidades. La complementariedad de los modos permite la utilización de diversas alternativas en los punto de ascenso y descenso.

La demanda de servicio de este modo de transporte muestra dos bloques bien diferenciados: las líneas 4 a 9, con capacidad holgada; y las líneas 1, 2 y 3, con una alta demanda, llegando en horas pico a observarse el nivel técnico permisible de 2 mil 295 pasajeros por tren, lo que obliga a realizar maniobras de dosificación de pasajeros, que provoca que una cantidad considerable de usuarios sean retenidos momentáneamente en los andenes. Tan sólo la línea 2 ostenta el dudoso honor de ser la que mayor cantidad de pasajeros transporta por día, en el mundo, (más de 1.2 millones viajes/personas/día) lo que sólo se puede evitar ampliando la red del Metro.

En este sentido, las líneas 8 y B Suburbana contribuirán significativamente a disminuir la sobredemanda de referencia. Igualmente contribuirá a la redistribución de la demanda el Sistema de Tren Elevado Bellas Artes-Santa Mónica. Con las líneas A y B Suburbanas, en combinación con el Tren Elevado, el sistema del Metro constituirá definitivamente la columna vertebral del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

En 1993 se registró una afluencia de 1,422 millones de pasajeros con promedio en día laborable de 4.6 millones, con una media de 226 trenes en circulación. Actualmente, si no se consideran los trasbordos entre las diversas líneas, el Metro cubre alrededor de 4.6 millones de viajes/persona día laborable, que representan aproximadamente el 12% del transporte total de la Ciudad de México y su zona metropolitana.

En materia de mantenimiento de los trenes, en 1993 continuaron las acciones para la rehabilitación de 234 carros del Modelo MP-68 y la fiabilización de 225 carros modelo MP-82. Adicionalmente se concluyó el reforzamiento estructural de 2 edificios, la modernización de 88 taquillas y el remozamiento de 3 estaciones.

Para 1994 la meta de pasajeros a transportar es de 1.400 millones de los que 33.7 millones se tiene estimado correspondan a la línea 8. Se recibirán en este año 99 carros de metro neumático, de los cuales a la fecha se han recibido 27; nueve de estos ya operan en la línea 1. De la rehabilitación de 243 carros, iniciada el año pasado, se han concluido 45. En 1994 quedará terminado el programa de fiabilización de los 225 carros ya mencionados y la modernización de 27 taquillas. Se instalará una nueva red contra incendios en el edificio del Puesto Central Control I y se rehabilitará la de los talleres de Ticoman; se modernizarán 8 estaciones, se reforzará estructuralmente dos edificios y habrá de iniciarse el reforzamiento del taller de vías auxiliares de Zaragoza.

En el período enero-mayo de 1994 se transportaron 578 millones de pasajeros, volumen menor en un 0.3% al de igual período de 1993; sin embargo, la cifra promedios de pasajeros transportados en día laborable en el lapso enero-mayo de 1994 fue mayor en un 3.2% a la de igual período de 1993, al corresponder la primera a 4.6 millones de usuarios y la segunda a 4.4 millones.

La línea 8, que se extiende de la colonia Constitución de 1917 en Iztapalapa, hasta Garibaldi, ha sido terminada y cuenta con una longitud de 20.7 km. y 19 estaciones. Entrará en operación en los próximos días, para lo cual se han estado realizando las pruebas del equipo correspondientes y se inició la contratación y capacitación del personal que la operará.

Con la entrada en operación de la línea A Suburbana del Metro, que va de los Reyes la Paz, Estado de México, a Pantitlán, este modo de transporte adquirió un enfoque metropolitano que se reforzará con la próxima iniciación de los trabajos de construcción de la línea B Suburbana que correrá de Buenavista a Ecatepec, y que ayudará a disminuir la sobreocupación de la línea 3, al mejoramiento del tráfico vehicular y a la disminución de las emisiones contaminantes por la sustitución de 230 autobuses, 1,160 minibuses y 18 mil automóviles al día. La extensión de esta línea es de 20.9 km.

Ruta 100

Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, como modo de transporte masivo de superficie,

representa una buena opción para los usuarios cuyas necesidades de transporte no son cubiertas por las líneas de Metro cercanas a sus colonias. También es el modo indicado para las zonas periféricas y áreas de conservación ecológica.

Actualmente Ruta 100 cuenta con 27 módulos y su parque vehicular se integra por 3 mil 910 unidades, de las que 60 son autobuses articulados, 1,650 Somex, 200 Ruta-100, 700 metrobuses, 500 convencionales y 800 boxers.

En día hábil los autobuses en ruta son 2 mil 854, que cubren 210 rutas, 20 mil 230 puntos de ascenso y descenso de pasaje con un horario promedio de servicio de 21 horas. De esta cobertura, 57 rutas penetran en 708 km. al área conurbada del Estado de México, con un promedio diario de 777 unidades, hacia los municipios: Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli, Chalco, Chimalhuacán, Ecatepec, Huixquilucan, Iztapalapa, Naucalpan, Nezahualcóyotl, los Reyes la Paz, Texcoco y Tultitlán.

Respecto de los niveles de emisiones de los escapes de los autobuses al medio ambiente, se presta la atención apropiada para cumplir con las exigencias de las normas vigentes. Los niveles de ruido generado por los autobuses se encuentran entre los 70 y 80 decibeles, que están dentro de lo aceptable.

En día laborable se realizan alrededor de 3 millones de viajes/persona/día. Si se considera un parque vehicular global para la ciudad de 3 y medio millones de unidades, los autobuses Ruta 100 representan el 0.1%. Con este porcentaje se realiza cerca de 8% de los viajes/persona/día que se generan en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Esto habla, con creces, de su eficiencia y utilidad.

Para 1994 se contempla la sustitución y modernización del parque vehicular. El domingo pasado el ciudadano Jefe del Departamento del Distrito Federal dio el banderazo de salida de los primeros 50 de los 170 autobuses articulados que se han adquirido, con lo que se refuerza el parque vehicular de Ruta 100 y se marcha en la dirección correcta de aumentar la capacidad de pasaje con menos motores en circulación. Estos 50 autobuses articulados se destinan a cuatro

rutas, de las que tres corresponden a servicio express metropolitano y la otra a servicio express dentro de la ciudad.

Se trabaja asimismo, en la adquisición de 150 autobuses de carrocería normal, destinados a aquellas zonas en las que físicamente es imposible la operación de los articulados.

En materia de mantenimiento se tiene programado efectuar los trabajos preventivos y correctivos necesarios de la unidad para operar adecuadamente desde el punto de vista mecánico y de contaminación ambiental.

Para cumplir con la calificación técnica del personal se tiene un Centro de Capacitación que cuanta con aulas fijas y móviles, talleres, autobuses escuela, estudio de audio y video y los instructores necesarios.

Servicio de Transportes Eléctricos

La utilización de vehículos accionados por energía eléctrica, es el medio de transporte idóneo para las grandes ciudades, como la de México, por sus nulos niveles de contaminación atmosférica. En este sentido, ha sido preocupación del gobierno de la ciudad, impulsar este medio en sus diversas modalidades.

Este servicio representa una alternativa muy aceptable de transporte de superficie.

Trolebuses

Durante 1993, en día laborable, circularon 272 trolebuses, de un parque vehicular efectivo de 330 unidades, distribuidas en 13 líneas que cubre una longitud de 354 km en las que se movilizaron 100 millones de pasajeros al año, equivalente a 310 mil pasajeros diarios. En este año se programó y concluyó la rehabilitación de 85 trolebuses.

Para 1994 se programaron, para el servicio en día hábil, 300 trolebuses. Durante el período enero-mayo, se transportaron 45 millones de pasajeros, lo que significa en promedio más de 360 mil usuarios por día laboral, cifras que superan en 14.2 y 13.5%, respectivamente, a las observadas en igual lapso de 1993.

Para 1994 se consideró como acción prioritaria, renovar y rehabilitar 78 trolebuses de los que 65 están a punto de concluirse.

Tren Ligero

Se cuenta con una línea de tren ligero de 12 y medio kilómetros. Con un parque vehicular de 15 trenes. En 1993 se movieron 10 y medio millones de pasajeros a razón de 30 mil por día laborable.

Durante el período enero-mayo de 1994, el tren ligero transportó 6 millones de pasajeros, con una media en día de trabajo de 48 mil, que son cifras superiores a las del mismo período de 1993, en 57 y 59% respectivamente, lo que se debió al aumento de dos trenes en circulación.

En febrero de este mismo año, se inició la operación del sistema de ayuda a la explotación del tren ligero, que permite regular la línea completa desde el mano centralizado.

En el último trimestre de 1993 entraron en operación las estaciones Huipulco, Periférico y Huichapan, que fueron construidas con el apoyo de Covitur.

Las obras para que la terminal del tren ligero de localice en el Centro Histórico de Xochimilco, permitirán que en este año se eliminen las dificultades viales originadas por combis y microbuses, ya que no será necesario que estas unidades del servicio concesionado lleven a las personas a la anterior terminal.

Con esto, el tren ligero incrementará el número de usuarios a los que va atender.

Con la finalidad de mejorar la calidad de la oferta de servicios de este modo de transporte y de abatir los costos de operación y mantenimiento, se han evaluado diversos proyectos para sustituir cerca del 35% de la flota vehicular que han cumplido su vida útil.

Tren Elevado

La expansión de la mancha urbana de la Ciudad de México y del área conurbada del Estado de México acrecienta la compleja problemática del transporte, razón por la que para su solución se

hace necesario un enfoque de coordinación metropolitana, que ofrezca soluciones metropolitanas a problemas metropolitanos.

Es por eso que el Foro del Transporte organizado por la I Asamblea de Representantes, determinó la conveniencia de introducir nuevas modalidades de transporte eléctrico de mediana capacidad que aprovechara las características positivas de este sistema de transporte para atender corredores de población con demanda de entre 10 a 30 mil pasajeros por hora sentido, y solicitó se estudiase la factibilidad de la participación de la iniciativa privada bajo el esquemas de concesión.

Del Primer Encuentro Parlamentario entre la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal y la LI Legislatura del Estado de México realizado en julio de 1992 se concluyó: "Recomendar que el Departamento del Distrito Federal y el Gobierno del Estado de México aceleren la promoción del Transporte Eléctrico de servicio metropolitano, en particular el Tren Elevado para la zona norponiente". De esta manera surgió el proyecto de Tren Elevado que correrá de Santa Mónica a Bellas Artes. En atención a estos planteamientos el 4 de noviembre se publicó en el Diario Oficial de la Federación, en la Gaceta del Gobierno del Estado de México y en la Gaceta del Departamento del Distrito Federal, la Declaratoria Pública de necesidad para un nuevo servicio de transporte público de pasajeros, por medio de un sistema de tren elevado entre el Distrito Federal y el Estado de México.

Después de un acucioso proceso de licitación internacional pública, el 14 de diciembre de 1993 el Comité Técnico Metropolitano, creado para coordinar acciones entre el Distrito Federal y el Estado de México, otorgó su fallo en favor de la opción presentada por el grupo que ofreció mejores condiciones técnicas, de tarifa y de plazo de concesión. A la fecha se ha concluido el proyecto ejecutivo y se está armando el Título de Concesión correspondiente. Asimismo, se sostienen pláticas con los vecinos de las colonias circunvecinas sobre las inquietudes planteadas respecto del proyecto.

La línea del Tren Elevado contará con una longitud de 20.3 km en la que se reparten 26 estaciones. Conectará con las líneas 1, 2 y 8 del Metro. Al inicio de la operación su capacidad de transportación

será de 17 mil 500 pasajeros/hora/sentido, la cual es susceptible de aumentar hasta 21 mil 690 con un intervalo de circulación, entre trenes, como máximo de 2 minutos en horas de demanda pico.

Este moderno medio de transporte representa una inmejorable opción para los habitantes de la zona metropolitana de la Ciudad de México en general, y del norponiente en particular, por su rapidez, seguridad y su prácticamente nula emisión de contaminantes. Se estima que dejarán de circular 57 mil automóviles, lo que permitirá aumentar de 15 a 30 km/hora la velocidad promedio de la circulación en el Periférico Norte y en general en el tramo Santa Mónica-Ejército Nacional. Abatirá el gasto de combustible, tanto por los vehículos que dejarán de circular, como por la disminución del tiempo de recorrido, lo que se traducirá en una reducción en el consumo de combustible de cuando menos 165 mil litros diarios. Se dejarán de emitir diariamente a la atmósfera, entre otros contaminantes, un mínimo de 5 toneladas de hidrocarburos, 65 toneladas de monóxido de carbono y 1 toneladas de óxidos de nitrógeno.

Es importante destacar que el Tren Elevado evitará el colapso de las vialidades que conectan la zona norponiente del Distrito Federal con los municipios conurbados del Estado de México y con el norte de la República.

V Transporte Público de Pasajeros Concesionado

El transporte público de pasajeros se complementa con el transporte concesionado. En el Distrito Federal, al finalizar 1993, circulaban 48 mil 824 minibuses y 4 mil 715 combis, que operaban en 103 rutas con 1,500 ramales. Igualmente circulaban sin itinerario fijo 32 mil 851 taxis y 23 mil 329 taxis de 165 sitios.

En coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y Aeropuertos y Servicios Auxiliares, se elaboró un convenio que proyecta modernizar el parque vehicular que presta servicio público en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, bajo tres modalidades:

De frecuencia variable: que operaría con unidades tipo sedán en caminos de jurisdicción federal, dentro del Distrito Federal y en el área metropolitana.

Con circuito fijo: el cual prestaría el servicio en forma permanente en el Distrito Federal y en el área metropolitana, con camiones Van u otras adecuadas para este servicio.

Interurbano: transporte de pasajeros con autobuses entre el Aeropuerto de la Ciudad de México y ciudades vecinas.

VI Transporte de Carga

El transporte de carga en el Distrito Federal plantea una compleja problemática que podría resumirse en congestión vial, contaminación ambiental y el riesgo del transporte de sustancias peligrosas. Para afrontarlo se propician y ejecutan diversas acciones, entre ellas.

- El mejoramiento de la infraestructura vial en intersecciones conflictivas;*
- La reprogramación y coordinación de los semáforos en vías principales;*
- El mantenimiento al señalamiento vertical y horizontal;*
- La aplicación del programa de carga y descarga nocturna en la Delegación Benito Juárez, con el propósito de extenderlo a todo el Distrito Federal,*
- El fortalecimiento del programa de descarga en el Centro Histórico;*
- Elaboración del Programa de asignación de alternativas para el transporte de sustancias químicas y residuos peligrosos en la Ciudad de México;*
- Se ha puesto en marcha el Programa de Vialidades Preferenciales*

Central de Carga Oriente

Para reubicar adecuadamente a 140 empresas de transporte foráneo de carga, distribuidas en 22 colonias -principalmente en la Lorenzo Boturini de la Delegación Venustiano Carranza-, el Departamento del Distrito Federal promovió que un fideicomiso de los propios transportistas, construyera y operara un nuevo desarrollo en la Delegación Iztapalapa,

denominado "Central de Carga Oriente". Este desarrollo se asienta en 12 hectáreas, comprende 240 bodegas y 150 servicios complementarios, que se distribuyen en bodegas y andenes, estacionamientos de carga y descarga, áreas de pernocta, áreas de maniobras, vialidades interna, áreas de lavado y engrasado, gasolinería, talleres, habitaciones y edificio administrativo.

Esta Central empezará a funcionar en el próximo mes de agosto y considera la operación de 106 empresas con parque vehicular aproximado de 2 mil tractocamiones.

VII Estacionamientos

El creciente parque vehicular de la Ciudad de México plantea la necesidad de contar con eficientes vías de comunicación y con suficientes espacios de estacionamiento.

La demanda de estacionamiento en vía pública se estima del orden de los 381 mil espacios. La disponibilidad es cercana a 321 mil cajones.

En cuatro delegaciones se encuentra el 77% de la oferta total de espacios de estacionamientos públicos: Cuauhtémoc, 43%; Benito Juárez, 14%; Miguel Hidalgo, 12 y Coyoacán, 8%.

En 1993 la Coordinación General de Transporte emitió dictámenes positivos para un total de 100 mil 163 cajones de estacionamiento en áreas habitacionales, comerciales, industriales y de servicio. En el lapso enero-junio del presente año se han aprobado 100 mil 376, cifra que supera a todo lo autorizado en el año de 1993. Con este suman 410 mil los cajones autorizados en esta administración.

Frente a la creciente demanda y con la finalidad de ampliar la oferta de cajones fuera de vía pública se trabaja en un nuevo concepto de estacionamientos en el subsuelo de áreas públicas.

En septiembre y diciembre de 1993 se licitaron y fallaron respectivamente, doce plazas destinadas a la construcción de estacionamiento públicos subterráneos. Se ha avanzado en la construcción del estacionamiento subterráneo de Bellas Artes con 476 cajones, que construye y operará la

iniciativa privada mediante un permiso administrativo temporal revocable. Próximamente iniciará la construcción del estacionamiento de la Plaza Necaxa. Los demás están en proceso de concertación vecinal, y dos han sido cancelados.

La Comisión Consultiva de Fomento a los Estacionamientos que prevé el Reglamento de Estacionamientos Públicos en el Distrito Federal ha atendido el programa de inspección de establecimientos, la unificación de criterios para trámites de apertura y revalidación de estacionamientos, la actualización del padrón y la preparación de un esquema tarifario que sea competitivo en el mercado.

Durante el primer trimestre de 1993, se llevó a cabo una licitación pública relativa al suministro, instalación, operación y mantenimiento de instrumentos de medición para el control del estacionamiento en la vía pública. El Programa entró en una etapa de prueba del que se evaluarán sus efectos, para inhibirlo o ampliarlo a diversas zonas de la ciudad, identificadas como de conflicto vial.

Concuraron en la licitación seis empresas; el fallo correspondiente se emitió el 23 de febrero de 1993, a favor de dos empresas operadoras de estacionamientos y se adjudicaron 3 mil instrumentos de medición a cada una. Los parquímetros se instalarán en las colonias Juárez y Cuauhtémoc, por partes iguales.

X Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad

En la zona metropolitana existe la necesidad de atender y resolver en el corto y mediano plazo; en forma armónica, conjunta y coordinada la problemática del transporte público y de carga. Por tal razón el pasado 27 de junio se firmó por los titulares de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de México y el Departamento del Distrito Federal, el convenio constitutivo de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad. (COMETRAVI)

La integración de esta Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad adquiere capital importancia ya que además de partir de un sustento jurídico que garantiza el beneficio del interés público, incorpora

también como parte de sus funciones las relacionadas con la vialidad de la zona metropolitana. Tendrá atribuciones que permitan alcanzar en muy corto plazo el reordenamiento en el servicio de transporte público.

La Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad tiene las siguientes atribuciones:

1. Proponer alternativas de solución integral para resolver los problemas del transporte y la vialidad de la zona metropolitana, atendiendo primordialmente la satisfactoria prestación de los servicios públicos en beneficio de la población;
2. Contribuir a la elaboración del Plan Rector de Transporte y Vialidad de la zona metropolitana considerando todas las modalidades;
3. Diseñar medidas de simplificación administrativa relacionadas con el transporte y la vialidad;
4. Sugerir las medidas, procedimientos y acciones que permitan las adecuaciones jurídicas para establecer a la brevedad posible un marco legal análogo en materia de transporte y vialidad;
5. Proponer conforme a los criterios aprobados por los signatarios en ejercicio de sus respectivas atribuciones, las especificaciones técnicas, de seguridad, capacidad y comodidad del parque vehicular en el que se realiza el transporte en sus diferentes modalidades, para avanzar en la homologación de la fabricación del equipo;
6. Sugerir las especificaciones técnicas para la modernización de la vialidad existente y por construirse, diseñando la infraestructura vial complementaria para el transporte;
7. Propiciar procedimientos de consulta interinstitucional con las dependencias y organismos relacionados con el transporte y la vialidad;
8. Conocer y dar seguimiento a la observancia de las medidas relacionadas con el transporte y la vialidad por parte de las autoridades y organizaciones de transportistas;
9. Registrar y controlar las constancias de autorización metropolitana de las diferentes

modalidades del transporte, conforme a los acuerdos existentes en la materia aprobados por los firmantes de este convenio.

10. Proponer a las autoridades correspondientes el diseño, creación y funcionamiento de nuevos servicios de transporte en rutas y corredores metropolitanos;

11. Sugerir las características de los programas de capacitación para los conductores de transporte público en todas sus modalidades y servicios;

12. Participar en foros académicos, técnicos y especializados en materia de transporte y vialidad.

Cometravi, afortunadamente, no parte de cero. Retoma, para enriquecerlos, los trabajos del anterior Cotam y por ello puede ofrecer resultados en el corto plazo. Respecto al Transporte Público Concesionado en el área metropolitana, en fechas próximas se verán reflejados en cuatro acciones concretas:

- Regularización de los servicios de penetración;
- Canje de permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por los Estados de México y el Distrito Federal,
- Establecimiento de rutas metropolitanas; y
- Puesta en marcha, en agosto, del programa de placa metropolitana.

Lo anterior implica el reordenamiento integral del transporte concesionado, lo que habrá de beneficiar directamente a los usuarios de estos servicios toda vez que el diseño previsto para las placas metropolitanas considera una fácil identificación de cada tipo de servicio y vehículo, su clasificación de acuerdo a los colores que ya han sido asignados para las seis regiones involucradas en la zona metropolitana.

El Acuerdo de Canje de Permisos permitirá que en breve plazo se efectúe el de permisos federales, por los correspondientes del Estado de México y Distrito Federal, respecto de todas las empresas de concesión federal que operaran en las zonas conurbadas de las dos entidades que prácticamente han quedado bajo la administración del Estado de México y el

Distrito Federal, por virtud de la aplicación del Convenio de Zonas Aledañas.

Se ha proyectado la puesta en marcha de rutas con carácter metropolitano, con la participación conjunta de transportistas del Estado de México y del Distrito Federal, introduciéndose en estos servicios el uso de modernos autobuses de baja emisión de contaminantes, confortables y que garanticen mayor eficiencia para el público usuario. En este programa de rutas metropolitanas los participantes concesionarios, tendrán la oportunidad de continuar con sus concesiones mediante el canje sus placas anteriores por las del Servicio Metropolitano, logrando con ello el aumento de la capacidad de transporte con el mismo parque vehicular.

Se realizarán mayores esfuerzos para acelerar el proceso de sustitución de unidades de tipo combi o minibuses por autobuses nuevos anticontaminantes, que reunirán las especificaciones técnicas para garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios.

Con la finalidad de establecer nuevos elementos para la elaboración del Plan Rector de Transporte y Vialidad de la Zona Metropolitana contenida en el convenio constitutivo de la COMETRAVI, entre los meses de mayo y julio INEGI está levantando la primera encuesta de origen y destino de carácter metropolitano en las 16 delegaciones del Distrito Federal y en 28 municipios conurbados del Estado de México. Este es un esfuerzo coordinado por los gobiernos del Estado de México y el Distrito Federal. Los resultados de esta encuesta constituirán la materia prima fundamental para la planeación y organización del transporte y la vialidad en los próximos años.

La Coordinación General de Transporte recientemente inició los trabajos relativos a la modernización de su Centro de Información y Documentación, el cual a fines del año en curso hará posible poner a disposición de los estudiosos del transporte el valioso acervo de estudios técnicos que la dependencia ha reunido en los últimos años, mediante un mecanismo de consulta ágil.

Adicionalmente a estas acciones, la Coordinación continúa con la promoción del programa de modernización del transporte escolar a nivel

metropolitano, operando actualmente en más de cien escuelas particulares, lo que permite sustituir alrededor de 25 automóviles por cada autobús de 40 alumnos. Con el fin de apoyar este programa sería conveniente que en el futuro se otorgara la placa metropolitana a estos autobuses de transporte escolar.

Honorables Representantes ante la II Asamblea del Distrito Federal:

Hasta aquí la síntesis de una jornada de trabajo que va de 1993 al primer semestre de 1994. Renuevo el compromiso de la coordinación general de transporte, de seguir trabajando al máximo de su capacidad en la responsabilidad que le ha sido asignada.

Agradezco cumplidamente su atención y quedo a sus respetables ordenes.

Licenciado Antonio Gazol Sánchez

Coordinador General de Transporte.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia turna el Informe del Coordinador General de Transporte del Distrito Federal a la Séptima Comisión, y le solicita permanecer en la tribuna, con el fin de dar respuesta a las interrogantes que le serán formuladas.

Tomando en cuenta el acuerdo de la Comisión de Gobierno, que es del conocimiento del Pleno, la Mesa Directiva durante la reunión que por Reglamento llevó a cabo el día de hoy, sorteó el orden en que cada uno de los grupos partidistas intervendrá para formular al licenciado Antonio Gazol Sánchez en un término que no exceda de cinco minutos.

Como resultado del sorteo efectuado, harán uso de la palabra para formular sus preguntas, los siguientes Representantes: Belisario Aguilar Olvera por El Partido Popular Socialista; Oscar Mauro Ramírez Ayala, por el Partido Auténtico de la Revolución Mexicana; Jorge Alberto Ling Altamirano, por el Partido Acción Nacional; Pablo Gómez Álvarez, por el Partido de la Revolución Democrática, por el Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional, Domingo Suárez Nimo y Armando Jurado, por el Partido Revolucionario Institucional.

Sin embargo, por acuerdo entre los partidos, el orden de oradores que formularán sus preguntas, será el siguiente:

Pablo Gómez Álvarez, por el Partido de la Revolución Democrática; Oscar Mauro Ramírez Ayala, por el Partido Auténtico de la Revolución Mexicana; Jorge Alberto Ling Altamirano, por el Partido Acción Nacional; Armando Jurado Alarid, por el PRI; Domingo Suárez Nimo, por el Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional, y Belisario Aguilar Olvera, por el Partido Popular Socialista.

Para formular su pregunta, tiene el uso de la palabra el Representante Pablo Gómez Álvarez, del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ (Desde su curul).- Señor Antonio Gazol:

He leído desde ayer, con cierto detenimiento, el Informe que usted presenta de la situación del transporte, y confirmo algunas apreciaciones que hemos estado haciendo durante estos tres años. Algunas consideraciones que le hicimos al antecesor de usted en ese mismo cargo y en esta misma Asamblea.

La ciudad no ha contado en la presente administración, con una política de transporte de cara a los años por venir; de cara al gran reto de la viabilidad de la ciudad.

Es el transporte, quizá, junto con el de seguridad pública, el mayor problema de nuestra ciudad, no solamente porque es vital, desde el punto de vista económico, porque es vital desde el punto de vista cultural y social en general, sino porque se ha convertido en un asunto que tiene que ver en forma principal con el medio ambiente, y de manera más específica con la calidad del aire que todos respiramos.

El ritmo de crecimiento de los automóviles en la zona metropolitana de la Ciudad México, entre 1989 y 1993 es de 724.13 unidades diarias. De tal manera que el 20% de las personas transportadas, los que van en automóvil, generan aproximadamente el 75% de la contaminación del aire procedente de vehículos automotores, y los únicos medios de transporte que crecen en

número de pasajeros, hasta antes de la próxima puesta en servicio de la nueva línea del Metro, naturalmente, han sido los colectivos ligeros y los automóviles.

De tal manera que cada año el consumo de gasolina en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se incrementa en un millón de litros promedio diario.

Bueno, estos son saldos de una política de transporte; estos son saldos bastantes desastrosos de una actitud perseverantemente irresponsable de un gobierno que también lo es, frente a una ciudad cuya viabilidad está severamente cuestionada.

Yo tengo la impresión de que en materia de transporte el Gobierno Capitalino ha asumido una actitud de buscar paliativos: transporte ligero, colectivo ligero; es un paliativo. Quizás pueda ser una solución para la Ciudad de Puerto Príncipe. Pero para una de las ciudades más grandes del mundo, es un paliativo, es una forma de responder en el momento a una incapacidad, muy notoria en ese momento, para ofrecer transporte a creciente número de personas.

Pero cuando se da un paliativo y ese paliativo se piensa que es en esencia una solución, entonces es cuando la solución real se aleja, y se va alejando.

Vea usted el esfuerzo que significa o le ha significado al gobierno actual darnos unos cuantos autobuses pesados, de a peso el viaje, que fueron inaugurados apenas el domingo pasado.

Hace años, cuando se hicieron los ejes viales, se pensó en el sistema del carril exclusivo. Así fueron pensados los ejes viales. Pero pronto la debilidad gubernamental, la irresponsabilidad de la autoridad, permitió que aún en los carriles de contraflujo circularan automóviles y hasta camiones. No tenemos carriles confinados, exclusivos. Y usted nos está diciendo que ya se le ocurrió, en un eje, hacerlos en forma piloto o experimental.

¿Cuántos años han pasado, señor licenciado -le pregunto yo, quizás usted recuerde- desde que se pensó y se trató de poner en práctica el sistema de carriles exclusivos para autobuses y trolebuses?

Todos estos años ese proyecto de carril excesivo no funciona cuando va en el sentido del tráfico, y funciona mal cuando va a contraflujo. ¿Qué ha pasado en todos estos años, que ha pensado la autoridad gubernamental, qué ustedes no ven eso que ocurre en las calles, por qué se han tardado tantos años para volver otra vez a pensar a manera experimental la introducción de ese sistema que existe en ciudades muchísimo más pequeñas que la Ciudad de México?, podemos ver con cierta frecuencia en carriles "exclusivos", automóviles estacionados.

En la Ciudad de México teníamos una terrible lacra, que todavía tenemos en algunas zonas, que se llama "las grúas y los grulleros", dimos una lucha desde aquí, desde la Asamblea, por fin se eliminaron de gran parte de la ciudad las grúas. Pero como en la ciudad no se cobran las infracciones, nadie respeta las disposiciones de tránsito, le ponen una infracción a usted en su vehículo, en el parabrisas, llega, la tira, la guarda, no se la van a cobrar y si se la cobran, no la paga. Yo no sé qué pasa con ese sistema de cobro, el caso es que no llega el cobro.

Hay centenares y miles de ciudades, señor licenciado, yo no sé si usted lo sepa, en que la infracción de tránsito se persigue, se cobra, hasta cobrarla, y nadie se escapa de pagarla. Bueno, sobre esas bases hay cierto orden, pero cuando eso no ocurre, vivimos en el completo desorden. Usted puede ver los vehículos de los colegas Asambleístas estacionados en lugares prohibidos. Hay como nichos de impunidad en esta ciudad; lo malo es que la autoridad no hace nada. Eso sí, hay quienes promueven campaña contra el derecho de manifestación diciendo que el caso de la ciudad se debe al ejercicio de las garantías constitucionales, y se hacen grandes campañas, pero la parte que al gobierno le toca, por más que nosotros le criticamos, no hay respuesta.

Es poco el tiempo para tratar un asunto tan importante como el transporte.

Señor licenciado Gazol: ¿por qué quiere usted experimentar el carril de confinado y exclusivo, no está usted convencido de su necesidad?

Voy a hacerle rapidísimamente un planteamiento que he hecho ya en varias ocasiones. La Ciudad de México genera alrededor de 50 mil millones

de nuevos pesos de impuestos federales, la Secretaría de Hacienda nos regresa 6 mil millones, se queda con el ochenta y tantos por ciento de nuestras contribuciones fiscales federales.

¿Usted cree que eso es justo? ¿Usted cree que de esa manera vamos a poder no conformarnos con esta mediocridad del gobierno actual de que el Metro crezca a 6 kilómetros por año, sino lograr 18 ó 20 kilómetros anuales de ritmo de construcción del Metro, sostenido durante los 20 años, porque 20 años necesitamos? ¿Usted cree que la ciudad va a poder realmente desarrollar al paso de tortuga que nos ha impuesto el gobierno actual con este embargo fiscal, con esta actitud de culto fiscal que el gobierno federal ha asumido contra las entidades federativas del país, incluida la Ciudad de México, puesto que no se trata solo de un problema de la Ciudad de México, sino de todas las entidades de la Federación, poder resolver realmente problemas como éste, como el de los trenes suburbanos?

Nosotros hemos planteado aquí en la Asamblea la necesidad de que la Federación aceptara dar no para gasto inflacionario administrativo y mucho menos para que los funcionarios sigan invitando a comer a todos sus cuates y pagando por cuenta del erario, que eso es lo que se acostumbra en México, pagando todos sus gastos personales por cuenta del erario, como si su sueldo fuera bajo, lo cual no es, es bastante bueno, sino para servicios como éste, no sólo éste, pero sí como éste, y esos 2 mil millones nunca llegaron.

Aquí en la Asamblea se estableció la tesis de que el problema de ritmo de construcción del metro era un problema técnico no un problema económico, no un problema de recursos monetarios, y ya se aclaró perfectamente que es un problema de recursos monetarios esencialmente, porque los problemas técnicos todo indica que los podemos resolver y que tenemos la capacidad de resolverlos, como ya se ha demostrado, pero se mantiene esa política.

Si no hay la suficiente inversión no hay entonces salida a este problema...

LA C. PRESIDENTA. - ¿Me permite, compañero Pablo?

Dígame, Representante Suárez Nimo.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO (Desde de curul). - Señora Presidenta, he sido informado por mi compañera María Valdéz que estamos privados de la libertad los Asambleístas para entrar y salir de este recinto. Ruego a usted, con las facultades que le confieren el ser Presidenta de la Mesa Directiva, se sirva restablecer el orden y que la libertad de los Representantes de la Asamblea sea una realidad y que se persiga, mediante el estado de derecho, a quienes estén interrumpiendo la libertad de quienes tenemos el derecho de entrar y salir de nuestro recinto. Ruego tome medidas mediante los medios oportunos.

LA C. PRESIDENTA. - Se instruye a la Oficiaría Mayor nos haga favor de informar qué esta sucediendo y después de que se informe haremos lo conducente.

Continué, compañero Representante Pablo Gómez.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ. - Muchas gracias. Espero que esta situación de presuntos secuestrados no afecte nuestro diálogo.

Voy a concluir, yéndome directamente a un asunto que está inquietando mucho a la ciudad recientemente, que es lo del tren elevado. Dice usted señor licenciado en la página 16 de su Informe que el proyecto del tren elevado surgió del I Encuentro Parlamentario, que no se llama así pero no importa, entre la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal y la 51 Legislatura del Estado de México.

Yo le recuerdo a usted que ese proyecto no surgió de ahí; ese proyecto ya existía, como proyecto, y esta reunión interparlamentaria fue informada de ese proyecto y entonces ahí hubo signo de interés, digámoslo así; pero no se conocía en qué consiste proyecto.

Yo he cuestionado el proyecto por varias razones, no voy a hablar de este asunto, pero le quiero pedir a usted, señor licenciado, que me entregue una copia del estudio de factibilidad económica, porque nos han hablado de él pero nunca lo

hemos visto, yo no lo conozco. Y yo creo que los representantes populares por lo menos tienen derecho a conocer esas cosas, no creo yo que deba mantenerse en estado semioculto, por lo menos.

Yo tengo mis dudas, he manifestado tanto en las reuniones interparlamentarias con el Estado de México, como en esta Asamblea, una hipótesis: si el estudio de factibilidad está mal hecho o la situación económica del país se modifica de alguna manera, la ciudad corre el riesgo de subsidiar el tren elevado; no me parece que eso esté pactándose ahora, no estoy partiendo de ahí, ni suponiendo que se esté pactando un posible subsidio; pero hay situaciones de que hecho que se imponen, llegado un determinado momento, si la necesidad de elevar la tarifa no aguanta la realidad y esto no se puede, pues el recurso único que queda es el subsidio, aunque no se haya pactado con anticipación, porque en la ciudad llega un momento en que no se puede quedar sin el servicio.

Entonces se nos puede llegar a imponer eso. En una dinámica de subsidio lo que vamos a hacer es subsidiar ganancia privada y vamos a subsidiar también costo financiero, usted lo sabe bien. Y cuando el riesgo, yo creo que la ciudad no debería correr el riesgo de llegar a esa situación, con ese proyecto de tren elevado, sería un riesgo demasiado alto.

Segundo, queremos que nos informe cómo se está elaborando y cuáles son los elementos que están incorporando al proyecto de título de concesión, y le voy a decir por qué, la autoridad, ni usted, ni el Jefe del Departamento, no son los representantes de esta ciudad, son simplemente gobernantes delegados. Los representantes únicos que hay en esta ciudad son los que está usted viendo aquí en este recinto, y resulta que nosotros no sabemos cómo están elaborando un título que le concede a una empresa privada el uso de la ciudad, de una parte de la ciudad.

Yo no me explico cómo se pueden hacer así las cosas, francamente se lo digo. Yo no tengo la menor información de cómo se está elaborando ese título de concesión, no nos han preguntado nuestra opinión, ni siquiera eso. Yo sé que a la ésta, a la II Asamblea, no se le confirieron más que atribuciones secundarias, pero no dejamos por

ello de ser Representantes de los ciudadanos, Representantes del pueblo. Y si se va a dar un título de concesión tan importante y trascendental, bueno fuera que nos pudieran por lo menos la opinión, ya no digamos por una obligación legal, sino por una obligación política y una cortesía a la ciudad, a través de sus Representantes.

Otra cuestión: no conozco ningún estudio de impacto ambiental. No sé si los haya, pero si los hay, sería bueno también que los conociéramos, porque aquí es muy importante quién los hace. Usted entenderá muy bien lo que estoy diciendo.

Siempre me pregunté por qué no se pensó en la infraestructura que hay, por ejemplo, en la estación del Metro, de donde salen dos líneas, del Rosario, para poder tirar de ahí un tren suburbano o trenes suburbanos. ¿No es esto más lógico? ¿No es más lógico, señor licenciado, que hagamos un sistema integral de transporte eléctrico rápido, pesado? ¿No es más lógico que andar haciendo varios sistemas, teniéndolos que conectar, enfrentándonos a una situación en la cual una persona que va en el Metro de cuatrocientos viejos pesos se enfrenta al cobro de dos o tres mil viejos pesos para poder continuar el viaje?

Este es un problema muy serio, no es cualquier cosa. Y con este tipo de proyecto lo vamos a ver. Nos vamos a enfrentar a esa situación.

Y voy por fin al punto que a fin de cuentas me parece relevante. Bueno, estos también los son, creo, pero el otro afecta directamente a los que habitan el barrio.

Señor licenciado, esta ciudad ha sido víctima de tremendas destrucciones. Rapidísimamente le voy a recordar una, quizá usted la conozca. Aquí muy cerca hay una calle que se llama Leandro Valle. Usted llega a esa calle y se empieza a hacer preguntas. La primera pregunta que probablemente se haga usted, que es experto en transporte, es ¿a dónde va esta calle? Y rápidamente se va usted a responder que no va a ninguna parte. ¿Por qué existe entonces, qué objeto tiene? Tiene un objeto: la rentabilidad. Esa calle se abrió para tumbar una gran parte o una parte de un viejo monasterio de la ciudad,

que tenía su historia por cierto, porque ahí empezó el motín contra aquél virrey que finalmente fue destituido, y un motín bastante severo, porque culminó quemando el palacio virreinal, ahora llamado Palacio Nacional, aunque en realidad lo que siempre fue en algún tiempo fue palacio presidencial.

Bien, aquí hay una recomendación en el sentido de que se concrete el tren Santa Mónica-Bellas Artes. Para esto se había venido efectivamente realizando una serie de estudios de todo tipo: de viabilidad, financieros, económicos, técnicos, etcétera. Hay por lo menos 4 estudios anteriores a la licitación que acreditan la conveniencia y la necesidad de un medio de transporte de esa naturaleza; cada de esos estudios hechos con metodologías diferentes; realizados para propósitos distintos, unos para sensibilidad de demanda, otros para racionar el trazo, otros con base en estadísticas públicas, otro con base en encuesta y en aforos; en fin, con las más diversas metodologías complementarias entre sí, en 4 distintos estudios se llega a la conclusión, repito, de la conveniencia y necesidad de un tren de esta naturaleza.

Esos estudios, usted lo planteaba, decía que debían estar a la disposición de los señores Representantes a la Asambleas, por supuesto que están a su disposición, para su revisión en detalle exhaustiva, línea por línea, número por número, hoja por hoja. A nosotros nos interesa especialmente que esos estudios sean analizados y revisados por la comunidad en su conjunto. Qué bueno que exista esa iniciativa.

Usted nos plantea respecto de la lógica del Metro el Rosario. Una de las lógicas podría ser lo que tanto se ha mencionado por ahí, de una extensión de la línea 7 del Metro hacia Santa Mónica. Bueno, en realidad se habla de 3 kilómetros, no son 3, son bastantes más de 3 kilómetros; son 3 kilómetros hacia el destino originalmente previsto de la Línea 7, que es hacia el sur de la ciudad, no hacia la zona de Santa Mónica, sino hacia el rumbo de Ciudad Universitaria, etcétera, no, lo que importa es que ese derrotero hacia Santa Mónica, primero significaría afectar viviendas particulares, una enorme cantidad de viviendas, porque no hay una vialidad natural por esa zona.

Segundo, estamos hablando de por lo menos 5 kilómetros; y tercero, la cuenca que corresponde a Satélite, Naucalpan, etcétera, no estaría contemplada por esa eventual y sugerida ampliación de esa línea.

La lógica, en todo caso, nos induce a complementar los distintos modos de transporte, no sólo el tren elevado: es tren elevado, más Metro, más otras casas, no es lo uno o lo otro.

Por cierto, no conozco Chicago, pero el tren elevado no es un túnel, no va a ser un túnel, ni es un corredor parecido a los que ahora conocemos en las líneas del Metro que van elevadas.

La calle tiene por objeto hacer una fachada para la renta de la propiedad que había sido desamortizada, después de la enclaustración había que darle un uso rentable, y para eso era necesario abrir esa calle, había que rentar los que quedaba del viejo monasterio y se demolió una parte del mismo. No tenemos edificaciones completas, señor licenciado, del Siglo XVI, sólo ruinas muchísimas del Siglo XVII fueron parcial o totalmente destruidas. La irracionalidad vino por todos lados, de parte del gobierno...

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Pablo Gómez. Mucho le estimaremos orientar su pregunta al tema y a concluir la participación.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ.- Gracias por su estimación, señor Presidente.

Lo que ustedes quieren hacer en Ejército Nacional, señor licenciado, es bajar los costos, pero acabar con una avenida y con sus características, simplemente; no tienen otro motivo que reducir costos, para eso van a hacer un tren elevado sobre una de las más características avenidas de esta ciudad, no es poca cosa lo que estoy diciendo, es lo mismo prácticamente que si usted quiere meter un tren elevado en Miguel Ángel de Quevedo, yo francamente no veo la diferencia, no la observo.

Yo creo que cualquier gobernante debe respetar la ciudad que gobierna, aunque nadie lo haya elegido, como es el caso de los regentes, no importa, deben respetar la ciudad, y respetar la

ciudad es respetar a los ciudadanos a quienes viven, sufren y gozan la ciudad, y no tomar decisiones sin importar para nada la ciudad como tal, esto ya se hizo, señor licenciado, ya se abrieron avenidas y se tumbaron edificaciones antiguas, se acabo con el contorno.

Usted sabe, señor licenciado, o yo no sé si usted sepa, que Bucareli era desde el punto de vista arquitectónico y del trazo, tan importante como Paseo de la Reforma. Pero vendieron, especularon con la tierra, vendieron pedazos de la calle, del boulevard y por eso se hizo angosto, pero originalmente se trazó amplio como boulevard.

Usted quiere acabar, señor licenciado, perdóneme, con una avenida que caracteriza una zona de la ciudad, la quiere liquidar como tal, la quiere oscurecer, quiere usted hacer un túnel.

Usted seguramente conoce Chicago ¿no? el Metro elevado de Chicago es la cosa más siniestra que hay, verdaderamente siniestro, y ahora en estado semirruinoso es todavía más siniestro. Eso quieren hacer en esta ciudad, es cuestión de que empiecen, de que metan un tren elevado hoy en Ejército Nacional, Mariano Escobedo, mañana será por Miguel Angel de Quevedo, al rato va a pasar por el Zócalo porque ya no se pueden hacer más agujeros ahí, y van poder pasarlo por donde sea, excepto por la calle donde está la residencia presidencial ¿ahí no se les ha ocurrido verdad?...

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Pablo Gómez....

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ (Desde su curul).- Termino, señor Presidente. No se aflija usted. Más afligidos están otros.

EL C. PRESIDENTE.- Nos tiene a todos afligidos.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ (Desde su curul).- Si se trata de una cuestión de costos, hagamos otro esquema, señor licenciado, no destruyamos la ciudad, como ya se hizo antes, reitero el ejemplo que le puse, en nombre de la rentabilidad, hagamos las cosas en

la ciudad en nombre de ella misma, de sus habitantes, del compromiso que debemos tener con la ciudad.

Por el momento estodo, señor licenciado, gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol Sánchez.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Gracias.

Hemos, escuchado con mucha atención los planteamientos que me ha formulado el señor Representante Pablo Gómez; él nos dice que no hay, que no ha habido una política de transporte. Yo señalé que hay, que está en marcha un Programa Integral de Transporte que se ha ido cumpliendo en la medida en que han dictado los tiempos y las circunstancias.

Por ejemplo, el Plan Integral de Transporte que se aprobó en 1989, hablaba de la construcción de 33.8 kilómetros de Metro, se habrán construido al término de esta administración 37.7 kilómetros, sin concluir, sin incorporar a esto la iniciación inminente de lo que llamamos la Línea "B" Suburbana.

A este Programa Integral de Transporte corresponde la adquisición de trenes para el tren ligero, la construcción de las tres estaciones a las que me refería, sin las cuales no podría prestar un adecuado servicio este medio. A este Programa Integral de Transporte corresponde la adquisición de 30 nuevos trolebuses, la reconstrucción de 160, la rehabilitación de 235; corresponde no sólo la...

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, señor licenciado Gazol. Diga usted, señor Representante Domingo Suárez.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO (Desde su curul).- Señor Presidente, le solicito se proceda a dar paso a quien quiere entrar y salir a este recinto. Siguen bloqueadas las escaleras y las entradas de la Asamblea de Representantes.

Solicito a la Presidencia se proceda penalmente contra el autor intelectual y autor material del presunto secuestro, y se investigue hasta sus últimas consecuencias, aunque algún cómplice se encuentra sentado dentro de este recinto, señor Presidente.

Ruego, por favor, se aplique estrictamente el Reglamento que le hace a usted velar por el orden y las buenas costumbres dentro de nuestro recinto.

EL C. PRESIDENTE.- Se ha solicitado y se vuelve a solicitar a la Oficialía Mayor, tenga a bien certificar lo que está sucediendo en la puerta de este recinto.

Perdón, continúe usted, licenciado Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Gracias señor Presidente.

Decía que a este Programa Integral de Transporte corresponde la renovación, la rehabilitación del parque vehicular. Decía que sólo se trata de los 50 autobuses articulados a los que se hizo referencia, sino también de algo más importante, de lo que a esta Asamblea fue oportunamente informada, que fue la modificación de los motores contaminantes que tenía Ruta 100, por motores no contaminantes que en este momento tienen vehículos de Ruta 100, a ese Programa Integral de Transporte corresponde esa línea "A" suburbana del Metro, a ese programa corresponde este tipo de acciones.

De otra parte, ciertamente hay una cuestión del programa que se ha cumplido parcialmente, y que tiene que ver en rigor con su primera pregunta. Usted me pregunta de si estoy o no convencido de la utilidad del contraflujo o de los contraflujos, evidentemente que estamos convencidos de ello, en rigor, como mencioné, hay ya 115 kilómetros de contraflujo, lo que ocurre, en todo caso, es que no están confinados ¿qué quiere que no estén confinados? que en este momento son contraflujos para que los usuarios respetemos ese sentido del contraflujo, y es ahí una parte que estaba contenida en el Programa Integral de Transporte respecto de una mayor conciencia, respecto de una mayor información de los usuarios, de los peatones, de los

automovilistas, para respetar precisamente esos contraflujos. Lo que ocurre en todo caso, es que se nos está orillando a confinar, por decir lo menos, agresivamente el contraflujo.

Es decir, a imponer barreras físicas al acceso al contraflujo, y eso es lo que creo que ha estado pendiente.

En todos los ejes viales, usted lo sabe bien, existen los contraflujos, necesitamos en todo caso confinarlos, y confinarlos de tal manera que los servicios en las zonas por donde transcurren los ejes viales, confinarlos de tal manera que los vecinos que viven en esas zonas no sientan agredida su posibilidad de acceder a sus puntos de destino por este tipo de confinamientos. Estamos precisamente estudiando la mejor forma de confiar sin agredir, en combinación con los propios vecinos.

Efectivamente el problema mayor lo tenemos con el desorbitado crecimiento del parque vehicular particular, no cabe duda. Y creo que podríamos coincidir en que una solución a este tipo de problema, consistiría en proporcionar al usuario de automóvil particular una alternativa de transporte público, cómodo, satisfactorio atractivo, que lo convenciera de no utilizar su automóvil particular.

Difícilmente si no hay oferta de estos medios de transporte, podemos, salvo para un planteamiento de tipo genérico, quejarnos de que hay muchos automóviles particulares y quejarnos de lo que todos sabemos todos los días: que va una persona en un coche circulando por la Periférico, etcétera. Eso lo sabemos todos.

Creo que hay que hacer más transporte masivo. Usted dice que se ha construido poco Metro o se ha contraído lentamente el Metro. Bueno, no sólo es un problema de recursos, también es un problema técnico, es un problema que tiene que ver con los proyectos, que tiene que ver con ingeniería, que tiene que ver con las eventuales afectaciones por donde se desarrolla una línea del Metro.

En 1973, en la Ciudad de México había 41 kilómetros de Metro; en 1993, en sólo 20 años, tendremos 178 kilómetros de Metro, con la puesta en operación de la línea 8. Esto es mucho más

que otras ciudades con Metro. Por ejemplo, en estos mismos 20 años en París se han construido poco menos de 14 kilómetros de Metro, y apenas tiene una red de 199 kilómetros contra 178 en México; Barcelona, apenas ha construido 37 kilómetros de Metro; Tokio, 66 kilómetros de Metro; Moscú, 82 kilómetros de Metro.

Usted habla, lo ha mencionado varias veces, de la aparente o lo que usted califica de aparente injusticia fiscal por la relación entre lo que se recauda y lo que se destina a la ciudad. No sé, no es mi tema, pero lo que sabemos es que una cosa es el domicilio fiscal de las empresas y otra cosa es donde generan su actividad productiva y económica, no necesariamente ese domicilio corresponde a donde están realmente trabajando.

Entra usted a hablar del proyecto de tren elevado. Ciertamente el proyecto de tren elevado es de tiempo atrás, de los años 50, 60, 70 ya se estudia algo sobre este tema, pero efectivamente en la conclusión de ese primer encuentro entre la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal y la Legislatura del Estado de México, se concluyó en lo que mencionaba en mi documento. En septiembre de 1993 usted recordará que hubo un segundo encuentro, y de ese segundo encuentro la mesa 3 concluyó en los siguiente: Impulsar el desarrollo del transporte eléctrico en la zona metropolitana mediante la formulación de un plan integral de transporte masivo en trenes eléctricos dentro de un enfoque del sistema coordinado, dando prioridad a la culminación de los estudios e inicio de la construcción de la línea 10 del Metro que irá de Ciudad Azteca a la estación Buenavista y se concrete el proyecto del tren eléctrico elevado de Santa Mónica a la estación del Metro Bellas Artes.

Bien, aquí hay una recomendación en el sentido de que se concrete el tren Santa Mónica-Bellas Artes. Para esto se había venido efectivamente realizando una serie de estudios de todo tipo: de viabilidad, financieros, económicos, técnicos, etcétera. Hay por lo menos 4 estudios anteriores a la licitación que acredita la conveniencia y la necesidad de un medio de transporte de esa naturaleza; cada uno de esos estudios hechos con metodología diferentes; realizados para propósitos distintos, unos para sensibilidad de demanda, otros para racionar el trazo, otros con base en estadísticas públicas, otro con base en

encuesta y en aforos, en fin, con las más diversas metodología complementarias entre sí en 4 distintos estudios se llega a la conclusión, repito, de la conveniencia y necesidad de un tren de esta naturaleza.

Esos estudios, usted lo planteaba, decía que debían estar a la disposición de los señores Representantes a la Asamblea, por supuesto que están a su disposición, para su revisión en detalle exhaustiva, línea por línea, número por número, hoja por hoja. A nosotros nos interesa especialmente que esos estudios sean analizados y revisados por la comunidad en su conjunto. Qué bueno que exista esa iniciativa.

Usted nos plantea respecto de la lógica del Metro el Rosario. Una de las lógicas podría ser lo que tanto se ha mencionado por ahí, de una extensión de la línea 7 del Metro hacia Santa Monica. Bueno, en realidad se habla de 3 kilómetros, no son 3, son bastantes más de 3 kilómetros; son 3 kilómetros hacia el destino originalmente previsto de la Línea 7, que es hacia el sur de la ciudad, no hacia la zona de Santa Mónica, sino hacia el rumbo de Ciudad Universitaria, etcétera, no, lo que importa es que ese derrotero hacia Santa Mónica, primero significaría afectar viviendas particulares, una enorme cantidad de viviendas, porque no hay una vialidad natural por esa zona.

Segundo, estamos hablando de por lo menos 5 kilómetros; y, tercero, la cuenca que corresponde a Satélite, Naucalpan, etcétera, no estaría contemplada por esa eventual y sugerida ampliación de esa línea.

La lógica, en todo caso, nos induce a complementar los distintos modos de transporte, no sólo el tren elevado: es tren elevado, más Metro, más otras cosas, no es lo uno o lo otro.

Por cierto, no conozco Chicago, pero el tren elevado no es un túnel, no va a ser un túnel, ni es un corredor parecido a lo que ahora conocemos en las líneas del Metro que van elevadas.

Usted habla de que quiero -así lo dice usted, en primera persona del singular-, que quiero destruir Ejército Nacional. No, no es mi propósito ni mucho menos el propósito del proyecto destruir Ejército Nacional. Vamos a ver.

Existe una recomendación de ese Segundo Encuentro Interparlamentario, donde se recomienda, recomiendan concretar lo relativo al tren elevado que va de Santa Mónica a Bellas Artes. Bien. Para que vaya de Santa Mónica a Bellas Artes tenemos que pensar en algún trazo. Ese trazo puede suponerse que es Periférico, y por alguna parte tiene que entrar a la ciudad de México. ¿Por dónde puede entrar a la Ciudad México, que ocasione los menores problemas posibles, y que a su vez satisfaga una mayor cantidad de demanda, y en consecuencia satisfaga más necesidades? Es decir, si hay demanda, es porque hay necesidad.

Se han estudiado alternativas, por supuesto, por supuesto que se han estudiado todas las entradas posibles, Homero, Horacio, Mazaryck, etcétera, Río San Joaquín, Cervantes Saavedra, Paseo de la Reforma, que son las entradas lógicas, naturales, si estamos viniendo del Periférico hacia el centro de la ciudad. Ese es el corredor de demanda que se pretende satisfacer. No es ciertamente un proyecto de destrucción. Es un tren ágil, de diseño moderno, que no tiene que ver con eso que usted menciona, y que bueno, no sería aquí posible empezar con fotomontajes y demás, pero todo esto está a disposición de esta Asamblea, de aquellos Representantes a esta Asamblea que deseen verlo, estudiarlo, y analizarlo en detalle.

Usted me pregunta respecto del estudio de impacto ambiental. Por supuesto que existe un estudio previo de los beneficios ambientales de un proyecto de esta naturaleza. Estudio de beneficios ambientales, con base en el cual nos permitimos plantear, lo de los 57 vehículos, los cientos que dejarían de circular, lo de los 165 mil litros de gasolina que dejaría de quemarse, etcétera, los datos que ustedes ya conocen y que están contenidos en el documento que leí.

Con base en este estudio preliminar, de beneficios ambientales, que no de impacto ambiental, se ha ido desarrollando todo el trabajo. Cuando esté terminado y firmado el título de concesión, sería cuando se iniciara la obra del tren elevado. Para esto, para que se inicie la obra se requiere, como usted bien lo sabe, la licencia correspondiente. Y esa licencia evidentemente no se podría dar en tanto no esté terminado el estudio de impacto ambiental. El estudio de impacto ambiental se

está preparando por una compañía y está siendo revisado por expertos absolutamente imparciales en materia ecológica.

Insisto: los tiempos son sin embargo, distintos. Los tiempos son, primero tiene que firmarse el título de concesión. Luego, los estudios específicos, los proyectos específicos ya de diseño, de construcción, del detalle de ingeniería para cada caso, con base en lo cual se solicitan las licencias de construcción.

Y una vez solicitadas las licencias de construcción se requerirá ese estudio de impacto ambiental, antes no.

Termino con lo del título de concesión. Este es efectivamente un ejercicio inusual ¿por qué? porque ésta es, que yo tenga noticia, al menos, la primera ocasión en que el gobierno Soberano del Estado de México y el gobierno del Distrito Federal, unen sus esfuerzos para concesionar un servicio de esta naturaleza. Lo primero que hemos tenido que hacer es encontrar los mecanismos y fórmulas jurídicas adecuadas para poderlo llevar a cabo. El título de concesión es efectivamente un documento complejo, complejo que contiene detalles en el aspecto general, del tipo de servicio que se pretende prestar, las condiciones de prestación del servicio, la tarifa, las condiciones en que podía o no moverse la tarifa, las condiciones financieras, las condiciones técnicas, las condiciones constructivas, las garantías para el Gobierno del Estado de México, las garantías para el gobierno del Distrito Federal, las garantías para los usuarios, las garantías, evidentemente para la propia concesionaria, los seguros, las finanzas, todo lo que tiene que ver con la construcción, funcionamiento, operación y eventual revocación del servicio del tren de Santa Mónica a Bellas Artes.

Es todo, señor Representante.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Pablo Gómez ¿desea usted o algún otro miembro de su partido ejercer su derecho de réplica por cinco minutos, señor Representante Pablo Gómez?

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ (Desde su curul).- Señor licenciado Antonio Gazol, voy a hacerle más bien una contrarréplica, porque lo que usted ha hecho es

una réplica de los que yo dije. Pero no le voy a preguntar nada, porque lo que yo quería preguntarle ya me lo contestó, pero no quedé satisfecho, y sería por demás volver a hacerle otras preguntas sobre lo mismo. Voy a hacer entonces una réplica, auténticamente eso, réplica, y lo siento porque habría otras muchas cosas que abordar.

Lo primero que observo, es que usted como los otros miembros del gobierno de la capital no tiene el menor espíritu crítico, son completamente huraños a la crítica, no hacen la crítica de las propias cosas que han hecho, jamás aceptan que se equivocaron, jamás aceptan que dejaron pasar una oportunidad, una situación, nada, son los gobernantes perfectos de un país imperfecto.

Dice usted que los carriles exclusivos no se han confinado, ¿por qué no se confinaron? nadie lo explica ¿por qué ahora se va a experimentar sobre el confinamiento de los carriles exclusivos, por qué han pasado tantos años?

Dice usted: nuestro Metro es el que crece más rápidamente en el mundo, pues sí, no hay, tenemos un Metro de 25 centímetros. Pero en la ciudad de Nueva York, en París, en Moscú el Metro es como los metros, tiene cien centímetros. Lo nuevo que se construye es lo poco que crece en esas ciudades, hay además trenes eléctricos suburbanos, hay otros esquemas, hay también autobuses pesados, tan escasos en esta ciudad.

Bueno, pero estamos a seis kilómetros en promedio anual, que es el promedio histórico. Hubo un Presidente que llegó y pensó que el Metro no era bueno; suspendió seis años la construcción del Metro. ¿Le vamos a hacer reverencia. Se los vamos a agradecer? ¿Qué hay que hacer?

El Presidente actual dijo que el Metro iba a crecer 10 kilómetros. No logró más que los seis kilómetros anuales. ¿Se lo vamos a agradecer también?

Viene usted aquí a explicar cosas que pues yo no veo por qué explica. Yo hablo de los recursos que la ciudad le entrega a la Secretaría de Hacienda. Y dice, bueno, es un problema de empresas domiciliadas en México. Ese es un problema de estadística de la Secretaría de Hacienda.

Pero le puedo decir que en la información que tenemos no aparece PEMEX, y PEMEX está domiciliado en la Ciudad de México para efectos de pago de impuestos, y es la empresa que más impuestos paga en este país, y nada de eso aparece.

Entonces quiere decir que nos están dando una información depurada y yo espero que el señor Aspe sepa hacer las cosas, en cuanto a las cuentas, saber quién le paga y quién no. Si no sabe, pues que lo diga y ya.

Nosotros estamos hablando de más de 46 mil, 47 mil millones de nuevos pesos al año.

Todo mundo sabe que más o menos el promedio de recursos fiscales, no sólo federales, sino totales, generados en el país, se distribuyen así: 70% para la Federación, 25 para los Estados y 5% para los municipios, aproximadamente. Entonces no estamos descubriendo el hilo negro, estamos hablando de un fenómeno característico de un país centralista, donde hay un Gobierno Federal, que es un pulpo fiscal, que ha secado a las entidades y que ha secado a los municipios, y que ni siquiera ha aprendido a redistribuir recursos centralmente captados, para las zonas más atrasadas, como lo demuestran los hechos que han conmovido la conciencia nacional y al siguen conmoviendo.

Entonces, justificarlo todo, buscar no criticar, no tocar ni con el pétalo de una rosa la virginidad y la perfección de un gobierno, yo no creo que eso sea algo propio de un buen funcionario público.

Claro, si usted hace la crítica, pues lo más probable es que lo corran. Pero no debería de ser así tampoco. Esa es la naturaleza del poder como poder patrimonialista, cerrado, excluyente. Ya todo eso creo que lo vamos a superar muy pronto.

Entonces mi réplica es esta. Usted sostiene que el Programa de Transporte se ha ido cumpliendo. Pero no puede haber un Programa de Transporte en donde la mayoría de las personas transportadas lo hagan a bordo de unidades tan pequeñas, que son tantos automotores más, que son un problema vial y que son un problema para el pasajero. Nadie puede hacer un programa que diga eso y mantener la sensatez mínima, y los

resultados de la administración actual son eso; los resultados de la administración es que en lugar de avanzar, retrocedemos en materia de desplazamiento de vehículos automotores privados.

Los resultados de esta administración son pues que el metro sigue a paso de tortuga y nuestra capacidad de desplazamiento es muy pequeña o nula de vehículos automotores privados.

También es cierto que no todas las líneas del Metro desplazan cantidad de automóviles, la que viene de Iztapalapa desplazará probablemente pocos automotores, combis, quizá camiones, poco vehículos personales por la naturaleza del transporte que le estamos ofreciendo a una parte de la ciudad, donde hay pocos automotores privados, y naturalmente sacar una línea de tren suburbano; de ciudad Satélite sería lo contrario, exactamente lo contrario, pero hay que saberlo hacer también, no a cualquier costo.

De acuerdo con lo que usted ha dicho, yo le voy a replicar esto, yo saco esta conclusión: Ejército Nacional, la avenida, no la institución, es una avenida que está a punto de ser destruida, será otra cosa; no lo que conocemos, para ahorrarle costos a una empresa privada, por eso no va por debajo sino va por arriba, no hay otra razón. Quién puede venir a decir aquí: vamos a embellecer la avenida Ejército Nacional con un maravilloso Tren Elevado, vamos a crear un nuevo concepto arquitectónico, lo vamos a llevar a concursos internacionales, si es elevado ahí, es porque el costo es más bajo, esencialmente eso. Claro alegan que no hay que hacerle tantos agujeros a la ciudad, la ciudad los tiene por todas partes, le están haciendo uno enfrente de Bellas Artes, y vamos adelante todos.

Entonces, alegan muchas cosas, pero son puras necesidades.

Yo digo esta cuestión, es una cuestión de costos y es una empresa privada, y quién va tomar la decisión, un gobierno que va de salida...

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Pablo Gómez, se ha excedido usted del término

de su réplica, mucho le estimaremos concluir su participación.

EL C. REPRESENTANTE PABLO GOMEZ ALVAREZ.- Estoy replicando a una réplica que fue bastante más grande, pero ya voy a acabar.

La verdad es que yo lo único que replico, a lo único que convoco a esta Asamblea, a la ciudad, a los ciudadanos, es a que logremos que las decisiones que se vayan a tomar en esta materia, no se tomen precipitadamente antes de que termine la presente administración, que muchas cosas pueden cambiar, entonces todo va a ser más doloroso, así es que más vale que nos vayamos con cautela, y yo creo que eso sería lo mínimo que tendría que hacer el gobierno actual, el Departamento del Distrito Federal. Y ya la próxima Administración probablemente tengamos los carriles confiados, el crecimiento de la inversión para el Metro, para su mantenimiento; es vergonzoso que estemos reparando trenes y carriles que tienen 25 años funcionando, y el Metro va a crecer más rápidamente y vamos a empezar a hacer los suburbanos.

Ese es el programa nuevo de transporte y vamos a meter el autobús pesado por toda la ciudad, vamos a organizar el transporte de otra manera, de la manera como ustedes no pudieron. Esto va a ocurrir en la ciudad, la ciudad lo hará.

Lo que yo le estoy pidiendo, no a usted, sino al Regente, es que se detenga, que no tome esas decisiones, que espere y que después se analicen las posibilidades y hagamos otro esquema de transporte. Yo creo que a eso debería acceder por lo menos el señor Aguilera Gómez y el señor Salinas, que son los que están tomando realmente las decisiones.

Por lo demás, esta discusión se va a ir a otro nivel, a otro plano y probablemente ahí algunos papeles empiecen a cambiar. De todas maneras creo que lo que va a florecer es la crítica de nuestra realidad y los nuevos proyectos para superar estos atorones tan grandes que en esta materia como en otras ha tenido nuestra ciudad en los últimos años.

Señor Presidente, esto es mi réplica. No tengo nada que preguntarle al señor compareciente.

Espero que me mande los documentos que prometió, yo los estaré esperando.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta, se concede el uso de la palabra al Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, del Partido Auténtico de la Revolución Mexicana...

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO (Desde la curul).- Señor Presidente, una moción de orden: no tenemos la información de la Oficialía Mayor en donde se sustentan los hechos que están ocurriendo afuera y quiénes son los responsables.

EL C. PRESIDENTE.- Se reitera la petición a la Oficialía Mayor, por tercera ocasión, que nos haga favor de informar para que la Secretaría dé cuenta de lo que está sucediendo en la puerta del recinto.

Tiene el uso de la palabra el Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala.

EL C. REPRESENTANTE OSCAR MAURO RAMIREZ AYALA (Desde su curul).- Señor Coordinador: hemos escuchado con mucho detenimiento los planteamientos que usted ha formulado en torno a la gestión y en torno a las actividades que ha realizado la Coordinación bajo su responsabilidad.

Del Informe hemos encontrado algunas incongruencias que quisiéramos en una primera instancia nos aclarara porque es imprescindible que la sociedad conozca la realidad de la forma en que opera el transporte en el Distrito Federal.

En un análisis rápido, detallado de su Informe, podemos desprender que hay intenciones de poder controlar, de poder eficientar el transporte no solamente a nivel del Distrito Federal, sino ya ampliando la responsabilidad al área metropolitana, esto es, cumpliendo con la congruencia de lo que establece ya de hecho el Estatuto de Gobierno para el Distrito Federal.

Al analizar su Informe hemos encontrado algunas realidades que quisiéramos nos las aclare no

nada más a nosotros como representantes populares del Distrito Federal, sino inclusive para la opinión pública.

En primer lugar, hemos podido constatar que en la Ciudad de México el transporte se ha incrementado de manera irresponsable por parte de la misma Dirección General de Autotransporte, la cual ha estado expidiendo permisos y los taxis y algunos microbuses circulan y dan servicio en la ciudad sin portar las placas correspondientes y tan sólo un permiso. Bajo estas circunstancias quisiéramos saber si usted tiene información de cuántos son los taxis que se han autorizado a circular con permisos en esta Ciudad de México, porque esto ha propiciado una crisis en el servicio y una guerra entre los propios prestadores del servicio para tratar de ganar pasaje.

No sabemos, no tenemos una información, de cuántos taxis y microbuses están operando con ese tipo de autorización, que es un papel expedido por la Dirección General de Autotransporte simple, en fotostática, pero no es una placa para circular. Esto ha incrementado el transporte en el Distrito Federal y no sabemos si ustedes tengan un control sobre este incremento del transporte en el Distrito Federal.

Por otro lado, usted no señala en su Informe lo relativo al sistema de semáforos en la Ciudad de México. Nos hace un análisis de cuántos semáforos hay, cuántos semáforos peatonales, etcétera, etcétera; pero no nos dice, ni tampoco encontramos dentro de su Informe cuáles son las recomendaciones de ustedes como Coordinación del Transporte del Distrito Federal para el efecto de que la Secretaría General de Protección y Vialidad evite, a cómo de lugar, que los semáforos en esta Ciudad de México se sigan manejando de manera manual, sigan provocándose los congestionamientos viales que en todo el Distrito Federal los vemos, inclusive, lo más grave, a las horas pico. Qué recomendaciones ha realizado la Coordinación para el efecto de dejar que los semáforos operen en los términos y condiciones en los que deben de hacerlo, dada la computarización de los mismos, o bien dada las necesidades de operación, del funcionamiento y del alto costo que significó establecer en esta ciudad semáforos computarizados.

Yo recuerdo que el Director de Policía y Tránsito Arturo Durazo nos habló de un gasto hace algunos años, de casi 23 mil millones de aquellos pesos para el efecto de llevar adelante el sistema de computarización de los semáforos. En la actualidad no vemos que esto opere, los únicos semáforos sincronizados en esta ciudad se circunscriben a la calle de Pino Suárez, a 20 de Noviembre y Eje Lázaro Cárdenas. ¿Por qué razón no están sincronizados los semáforos?, inclusive en los propios ejes viales, a fin de dar la vialidad que se requiere.

Por otro lado también en su Informe nos habla de la forma eficiente con la que está operando el tren ligero, pero nos ha surgido aquí una duda; una duda que ojalá sus asesores cuando elaboraron este documento hubiera hecho alguna operación aritmética. Nos señala usted en su Informe que con 15 trenes en 1993 se movieron 10 y medio millones de pasajeros; esto es, a razón de 30 personas por día laborable.

Pero también en su Informe nos señala que en lo que va del presente año se han logrado transportar 6 millones de pasajeros.

Todo esto ha sido consecuencia de que se implementaron dos trenes ligeros. Esto es, ahora resulta de que con dos trenes ligeros lograron incrementar en un 50% el servicio. No me explico de dónde sacaron esta operación aritmética, pero no creo que dos trenes ligeros puedan transportar lo que transportaban 15 trenes ligeros en esta arteria. He hecho la operación aritmética y he logrado, inclusive, que con esa operación que ustedes hacen, en esos días laborables no se transporte más que a 8 millones 570 mil personas, y que estos dos trenes han de ser trenes extrarrápidos, o han de ser trenes aéreos, o trenes en otras condiciones, porque con estos dos trenes se ha incrementado en 18 mil pasajeros el transporte diario en estas condiciones en las que usted informa. Quisiera saber cómo le están haciendo en la Dirección del Transporte del Tren Ligero porque realmente es preferible quitar esos 15 y operar el sistema nada más con esos dos u otros dos similares, y así nos ahorraríamos muchos costos para la Ciudad de México en la operación de este sistema.

Por otro lado, nosotros coincidimos en que el tren elevado no debe ser suspendido. Esta

obra es imprescindible para combatir el problema no sólo de la contaminación, sino de la vialidad entre el Estado de México y el Distrito Federal. Usted sabe que desafortunadamente se nos convierte la ciudad en un cuello de botella gravísimo entre el Distrito Federal y el Estado de México. Ojalá y no se de marcha atrás en este proyecto, y se implementen otro tipo de proyectos en otras áreas del Distrito Federal en donde hay necesidad de bajar la carga vehicular, porque todos siempre se trasladan al centro o a las zonas de la Delegación Cuauhtémoc, etcétera, que son las más congestionadas a fin de cuentas.

Por otro lado también, en cuanto nos hace usted referencia al transporte concesionado, nos habla usted aquí de alguna cifras. Nos señala usted que para 1993 circulaban en el Distrito Federal 48,824 microbuses y 4,715 combis, y la información que tenemos nosotros es totalmente contraria. Es un número superior. Quisiéramos saber de dónde se obtienen estas cifras, porque definitivamente están desfasadas de anteriores informes que hemos recibido en esta Asamblea de Representantes. Inclusive también en lo relativo a los taxis. Aquí se habla aproximadamente de cerca de 55 mil taxis, cuando tenemos informes anteriores de que en la Ciudad de México circulan casi 60 mil taxis. O sea ¿qué es lo que está pasando? Ha disminuido el parque vehicular o se están manejando o manipulando las placas y las concesiones de este tipo de transporte.

Por otro lado, también usted nos señala en su Informe una realidad que es la relativa a la carga y descarga nocturna en la Ciudad de México. Pero aquí nos informa que los únicos beneficiados con este tipo de operaciones es exclusivamente la Delegación Benito Juárez. Creo que no se vale que el resto de la población de Delegaciones como Cuauhtémoc, como Iztacalco, Miguel Hidalgo, etcétera, sigan sufriendo los problemas del congestionamiento porque se continua permitiendo la carga y descarga a la hora de la carga vehicular, a la hora en que más circulan los vehículos.

¿Por qué razón no se ha implementado un programa permanente para que en las 16 delegaciones políticas operen única y exclusivamente la carga y descarga de manera nocturna?

Por otro lado, en su Informe nos señala la existencia de 410 mil cajones autorizados por la actual administración. Quisiera saber de manera precisa, en dónde se ubican estos 410 mil cajones, porque sabemos que hay un déficit crítico en Delegaciones como Cuauhtémoc, como Miguel Hidalgo, como Benito Juárez, no sabemos en dónde estén estos casi dos millones 046 mil metros cuadrados de estacionamiento, porque si van a estar en la zona de Iztapalapa o en algunas otras áreas en donde no se requieren, pues flaco favor le están haciendo a la vialidad en la Ciudad de México.

Por otro lado, quisiéramos que nos informará qué juego de intereses se están manejando en torno a las tarifas de los estacionamientos. El Reglamento señala una cosa, ustedes norman otra cosa, pero los concesionarios de los estacionamientos asaltan, atracan a los automovilistas cuando se van a estacionar los vehículos a los estacionamientos públicos de esta ciudad ¿qué acaso se va a dar un libre juego de oferta y demanda en el precio de las tarifas de los estacionamientos, ya se liberaron o cuál es la política que ustedes consideran que se va a seguir en el cobro de los estacionamientos por hora o por fracción? porque cada quien hace lo que viene en gana.

Por último, señor Coordinador de Transporte, quisiéramos saber si en definitiva hay la posibilidad de poder conectar el Sistema de Transporte Metro, en las Delegaciones Tlalpan, Xochimilco, para el efecto de hacer un tren del Metro, conectado de manera sincronizada y de manera circular en el Distrito Federal, porque desafortunadamente las gentes que viven al sur, siguen bajando en cientos de miles de automóviles de las delegaciones Tlalpan, Xochimilco, Coyoacán, etcétera, por razón de no tener la conexión del Sistema de Transporte Colectivo Metro ¿se va a lograr esto o simple y sencillamente se quedarán en aspiraciones de justicia y de demanda social que ha formulado la sociedad del Distrito Federal para el efecto de que se ramifique este Sistema de Transporte por toda la Ciudad de México?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, señor licenciado Gazol.

Señores Representantes: Atendiendo a la solicitud del Representante Domingo Suárez Nimo, esta Presidencia informa que las personas que se encontraban afuera del recinto, ya están siendo atendidas por el Representante Ramón Choreño Sánchez. El bloqueo de las puertas de debió únicamente a la cantidad de personas que deseaban ingresar al Salón Verde, por lo que en este momento no existe ya ningún problema de entrada o salida a nuestro edificio.

Licenciado Gazol, se le concede el uso de la palabra.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

De los planteamientos que se ha servido formularme el señor Representante Ramírez Ayala, no sé si voy a tomar el mismo orden, si no fuera el mismo orden le ruego me disculpe.

Usted menciona, no lo mencionó por ese nombre, pero finalmente creo que estamos hablando del problema de los "piratas"; es decir, de aquellos que se llaman "piratas" la voz pública les llama así, de aquellos que prestan servicio público sin tener autorización o el permiso correspondiente. Usted dice que han proliferado y que se han incrementado de una manera anárquica.

Efectivamente, no obstante los esfuerzos que se han hecho para los operativos que se realizan para detectarlos, para detenerlos, para impedir esta función, esta actividad evidentemente ilícita, han proliferado aquellos que prestan ese servicio público de transporte concesionado sin contar con la autorización. Y esto en buena medida se debe precisamente a que han surgido por ahí algunas personas excesivamente audaces, por llamarles lo menos, que se han dedicado irresponsablemente, dolosamente, a falsificar permisos o a hacer otro tipo de actividades. Una de las más comunes, que es muy comentada, es aquella de simular el robo, el extravío, la pérdida de alguna manera, de una placa; llegar con un juez calificador, hacer la denuncia correspondiente y ante esa denuncia ya tiene los elementos suficientes para pedir un permiso provisional de circulación, en tanto se recupera la placa. Con esto, automáticamente ya tiene dos. Si a eso le añadimos que eventualmente le puede sacar una fotocopia -usted habló también

de las fotocopias-, podemos hablar hasta de tres.

De esto ya no hay denuncias, porque obviamente el que podría denunciar, que es el perjudicado, pues el perjudicado que podría denunciar no existe, al revés, se está beneficiando con tres o cuatro más. Entonces cambiamos las dos cuestiones.

En la Ciudad de México no se ha otorgado nuevos permisos desde 1985, tengo entendido. Pero sin embargo por esa práctica viciosa, efectivamente han proliferado.

Se han, como yo le decía hace un momento, aumentado operativos para impedirlo. Pero evidentemente han sido insuficientes, no hay duda de ello.

El próximo día 15, viernes, la Dirección General de Autotransporte Urbano va a poner en práctica un nuevo sistema de permisos que pueden, creemos, ayudar eficazmente a resolver esa situación.

Este es un permiso que sólo el permisionario, ningún representante, sólo el permisionario podrá solicitarlo, será computarizado, contendrá la fotografía y la huella digital del permisionario, será canjeable al mes por otro con iguales características, pero diferente formato. En caso de que se requiera sacar un segundo permiso para el mismo número de placa, lo detectará de inmediato la computadora, en cuyo caso este vicio que hoy está ocurriendo, ya no ocurrirá; será a colores y se entregará enmicado, contendrá un holograma con el sello del Departamento del Distrito Federal a efecto de evitar la toma de fotocopias y lo tendrán que exhibir como si se tratara del original; se le aplicará un sello de presión sensible al tacto y visible a simple vista, lo que impedirá la exhibición de fotocopias o falsificaciones.

Tengo aquí, me acaban de hacer llegar un modelo de cómo sería el nuevo permiso infalsificable para este propósito. Esperamos que el próximo día 15 -insisto- ponerlo en operación para alrededor de 4 mil 800 unidades. Con esto podemos empezar.

Aritméricamente no está claro, efectivamente reconozco que esa parte del Informe no está correctamente redactada y se presta a hacer una operación aritmética, como la que usted hizo para el Tren Ligero, no, no sólo es por dos trenes de aumento, es por las tres estaciones a las que me refería: Huichapan, Periférico, la otra es por la que se ha logrado una mayor regularidad en el servicio de los intervalos que antes ocurrían no se dan ahora o no se dan con esa frecuencia. Entonces, es una combinación de factores unidos a dos trenes más los que permite, los que propician ese mayor servicio.

No se ha incrementado el número de taxis, ciertamente no se ha incrementado el número de taxis, la fuente de la información que estamos proporcionando, está constituida por las revistas anuales que se tiene que realizar en la Dirección General de Autotransporte Urbano; esas cifras, se revisan constantemente, insisto, la fuente básica, esa es.

En materia de carga y descarga, efectivamente sólo se está haciendo hasta ahora en la Delegación Benito Juárez, no ha sido, lo confieso no ha sido sencillo, el echar a andar ese programa y el ponerlo en práctica; desde los elementos prácticos operativos, digamos de logística, hasta los elementos de costo y de operación de un sistema de esta naturaleza tiene que ver. Sí estamos decididos a incrementarlo en la propia Delegación Benito Juárez y a extenderlo a otras delegaciones en que se requiera este sistema de carga y descarga.

Estamos evaluando qué ha ocurrido en la Benito Juárez para ver con qué modalidades lo podemos poner en práctica en otras delegaciones de concentración de servicios comerciales.

De los 410 cajones que se han autorizado, esto quizá no esté tampoco claro en el Informe, nos referimos a edificios de servicio, de industrias, de comercios, de oficinas, etcétera, que por reglamento necesitan contar con alguna cantidad de cajones de estacionamiento; de otra suerte no se emitiría un dictamen favorable para licencia de construcción correspondiente. Entonces, esos 410 estacionamiento se refieren fundamentalmente a las Delegaciones Benito Juárez,

Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, que son precisamente las delegaciones en donde mayor construcción ha habido de este tipo de instalaciones de servicio.

No sé si se me haya escapado alguna, si fuera así, le rogaría me lo recordara, no habrá sido mala fe, sino exceso de la memoria. Aquí tengo una anotada. ¿Qué se va a hacer para conectar el Metro de Tlalpan y Xochimilco, esto a mi me gustaría, su casa está en Tlalpan, señor Representante.

Está contemplado el plan maestro del Metro, pero el plan maestro del Metro se tiene que ir adaptando y acomodando a las necesidades de demanda que se van percibiendo. Lo más seguro es que ese plan maestro del Metro, que está si no recuerdo mas vigente desde el año de 85, sufra alguna modificación o sea ratificado en sus términos una vez que concluya la encuesta origen y destino del área metropolitana que, como mencioné, se está levantando en este momento.

Esa es mi respuesta, señor Representante.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Ramírez Ayala, ¿Desea hacer uso de su derecho a réplica?

EL C. REPRESENTANTE OSCAR MAURO RAMIREZ AYALA (Desde su curul).- Sí, señor Presidente.

El problema es que no nos aclara el señor Coordinador lo relacionado con el sistema tarifario de los estacionamientos de la Ciudad de México. Es decir, he podido constatar en los distintos estacionamientos en los que hemos tenido oportunidad de estacionar el automóvil, que las tarifas son viables; aparte que son viables, no están autorizadas. Quisiéramos saber cuál es el control o supervisión que ustedes tuvieron en esos estacionamiento. Aparte el Reglamento señala que no se pueden cobrar por fracciones. Sin embargo, todos los estacionamiento están haciendo ese tipo de cobros.

¿Por qué razón, se sigue permitiendo este tipo de abusos?, aunque la Procuraduría Social dice que se les hable por teléfono y resuelven el problema.

La realidad es que no se debe de dar este tipo de abusos a los concesionarios de estacionamientos en la Ciudad de México.

Por otro lado, también creemos, hace un momento alguien me pasó una tarjetita, que el costo de los permisos fotostáticos, esos documentos, los están expidiendo en la Dirección del Autotransporte, según dicen, a un costo de 500 mil pesos. Ojalá usted procediera a investigar esos en la Dirección General de Autotransporte, porque esto es un buen negocio y como estamos en el "año de Hidalgo", a lo mejor sí se está dando este tipo de corrupción en la Dirección General de Autotransporte.

Por otro lado, también quisiéramos saber qué medidas se van a tomar por parte de la Coordinación para el efecto de dejar implementado un programa real de uso de espacios de vialidades en la Ciudad de México, porque desafortunadamente sigue manejándose a la ciudad con una gran anarquía en vías primarias y vías secundarias.

Los sistemas de semáforos tampoco nos dio usted respuestas de por qué razón se siguen operando de manera manual si se pagaron 23 mil millones de viejos pesos de ese entonces, que estaban muy cotizados, se siguen operando manual. ¿Por qué razón no se implementa una política para evitar que se provoquen los congestionamientos con los mismos agentes de tránsito? ¿o no hay una política al respecto?

Hay algunas otras preocupaciones, algunas otras inquietudes, pero quisiéramos que cuando menos con éstas nos contestara para el efecto de saber qué está sucediendo en estas áreas en donde la sociedad resiente la ineficiencia administrativa.

EL C. PRESIDENTE.- Para dar respuesta a las preguntas del Representante Oscar Mauro Ramírez Ayala, se le concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

Efectivamente no nombré lo de los estacionamientos porque no lo había anotado aquí.

Efectivamente existe este Comité Mixto de Estacionamientos que tiene que ver con la fijación de las tarifas, tarifas que tienen que ser diferentes según el tipo de servicio y según la ubicación del estacionamiento.

Ciertamente se ha observado anarquía en algunos casos, sin embargo la responsabilidad y lo tengo que decir claramente, de la Coordinación General de Transporte, consiente en hacer los estudios, los trabajos y proponer y autorizar, por supuesto, las tarifas correspondientes, no tenemos, no contamos, y así está previsto que sea como entidad normativa que es la Coordinación, con inspectores o con servicios de inspección de vigilancia para este propósito; esto recae en otras áreas del Departamento del Distrito Federal.

Nosotros, insisto, tenemos que ver que las tarifas correspondan precisamente a la otra parte de su pregunta; es decir, que sean tarifas que de alguna manera faciliten que la vía pública se use lo menos posible para dejar automóviles en ellas y faciliten, entonces, el tránsito vehicular y el tránsito peatonal.

El costo del permiso. Bueno, como usted lo plantea parecería que es una exacción indebida, tengo la información de que este es el derecho normal, que se debe cubrir, conforme a la reglamentación vigente, con las disposiciones y elementos de recibos y demás de la Tesorería que sean necesarios; es decir, no es una exacción.

Los espacios viales. Insisto en lo que comentábamos, tenemos que, de alguna manera, crear, abrir más estacionamientos y procurar que haya más cajones de estacionamiento disponibles en los edificios, en las construcciones que se vayan realizando en nuestra ciudad.

Finalmente, respecto a los semáforos, aquí la respuesta podría ser parecida a la anterior. Nosotros podemos sugerir dónde es o dónde no es necesario un semáforo; podemos sugerir inclusive los intervalos del semáforo; lo que no hacemos es operar los semáforos. Creo que usted y yo y muchos de los que estamos aquí hemos sufrido en ocasiones esos deseos de manipulación personal, tendríamos que hacer esfuerzos todavía para disuadir, para convencer

a nuestros compañeros, de que salvo que sea absolutamente necesario por causas de fuerza mayor, causas imprevistas, auténticamente imprevistas e imprevisibles, sea necesario manejar manualmente algo que debe funcionar electrónicamente o mecánicamente.

Gracias, señor Representante.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular su pregunta tiene el uso de la palabra el Representante Jorge Alberto Ling Altamirano, del Partido de Acción Nacional.

EL C. REPRESENTANTE JORGE ALBERTO LING ALTAMIRANO (Desde su curul).- Bien, trataremos de ser breves y concretos en los cuestionamientos.

Acerca de la revisión de Programas Integral del Transporte su opinión, que tiene que ser revisado profundamente, puesto que las hipótesis de trabajo para el Plan Integral de Transporte aprobado en 1989 han cambiado sustancialmente.

Voy a mencionar algunos datos que nos hablan de esto.

Primero.- Las hipótesis del Programa Integral del Transporte; se decía que el área metropolitana tenía 20 millones de habitantes. En el documento que hoy nos da usted habla de 16 millones.

En aquella ocasión -1989-, se hablaba de un área conurbada de 17 municipios; en el documento que usted nos da hoy habla de 27 municipios.

En aquella ocasión se habla de 29 millones de viajes/persona/día. Ahora estamos hablando de entre 36 y 37 millones. La pregunta concreta acerca de esto es: ¿No es el momento adecuado ya, y basándonos en las estadísticas del INEGI sobre la encuesta que se está haciendo de origen y destino, actualizar ya el programa integral del transporte, incluso cambiándole de nombre para decir que es un nuevo programa prácticamente? No solamente la actualización, puesto que las hipótesis han cambiado. Además, en medio está la referencia al Programa Integral contra la Contaminación Ambiental, que también viene a dar limitantes en la programación lineal para la toma de decisiones.

Ahora también quisiera yo hacer, no directamente con usted, porque me consta que usted si nos da la información suficiente, la siguiente pregunta: ¿Por qué esta Asamblea no fue informada con suficiente claridad, antelación y todos los datos técnicos, de los camiones Ruta-100 articulados que se acaban de poner en movimiento? Todos lo hemos sabido a través de la prensa, la capacidad, los recorridos, pero nunca en un documentos oficial.

Pero como lo único que tenemos son los datos que ha publicado la prensa, nos asustan algunas cosas, por ejemplo, el costo de los autobuses. Se dice que para 170 autobuses articulados se van a gastar 510 millones de nuevos pesos. Si usted lo divide, nos da un costo de 3 millones de nuevos pesos, es decir, aproximadamente un millón de dólares por autobús.

Por otro lado, sabemos que autobuses similares a los que les ha propuesto a ustedes mismos Green Pace, y que se han estado usando en la ciudad de Curitiva, que no solamente son simplemente articulados, sino doblemente articulados y con capacidad para 100 personas más, es decir, 260 personas, su costo exclusivamente asciende a 400 mil dólares. Es algo que realmente nos hace pensar en una inversión que es, en sentido financiero exclusivamente, dispendiosa.

Por otro lado, acerca de Ruta-100, no estamos de acuerdo con un juicio de valor que hace usted en su Informe, en la página 12, donde dice que: "Debido al análisis de que con el 0.8% del parque vehicular se atiende a una cierta cantidad de pasajeros por Ruta-100, esto demuestra, habla con creces de las eficiencias y utilidad de Ruta-100." Todos sabemos de la utilidad y que debe de rendir mucho más Ruta-100, pero no estamos de acuerdo en que esto demuestre la eficacia de Ruta-100. Justamente el Programa de Control de Calidad Total es para aumentar la eficacia que no tiene Ruta-100. Y sobre el manejo de cifras, sabemos que usted no tiene todo en la memoria, pero los datos que se manejan en el Informe pensamos que están prácticamente abultados. Diariamente en circulación en día hábil no andan arriba de 2,800. Andan, por los Informes que nos da de vez en cuando Ruta-100, alrededor de los 2,500.

Por lo tanto, si el parque vehicular de Ruta-100 es cerca de 4 mil, tenemos más de mil autobuses varados; si solamente podemos garantizar o perdonar el 14% de reserva técnica para estos vehículos, vemos que hay una gran cantidad que no sabemos si ya es chatarra, si debe de ser dado de baja y repuesto este parque vehicular de Ruta-100.

Por otro lado, los paraderos siguen siendo un dolor de cabeza, no solamente para usted, sino para los delegados de las distintas entidades. De tal manera que no se utilizan específicamente para lo que son, que es cambio modal de transporte, sino se utilizan por externalidades también para el comercio ambulante.

A manera de opinión, y solamente de esto, nos gustaría saber si se podría hacer algo por parte de esta Asamblea en materia de un bando, una reglamentación o una ordenanza, similar al Centro Histórico, para garantizar la seguridad de los usuarios de los distintos modos de transporte que se articulan en los paraderos.

Acerca del tren elevado se ha hablado mucho, pero también tenemos que decir algo, porque no es un proyecto exclusivamente de una colonia, ni siquiera de una sola entidad. No es un proyecto de Santa Mónica, no es un proyecto de los comerciantes de Reforma, es un proyecto de la ciudad; por lo tanto en la toma de decisiones tenemos que involucrar a todos los ciudadanos que se ven afectados, involucrados o beneficiados en este proyecto.

Tenemos, así como son muy participativos y muy responsables las personas de Irrigación, de Polanco, de San Miguel Chapultepec, tenemos también que involucrar en un proyecto metropolitano a los municipios conurbados que se van a ver, porque según estudios de factibilidad del tren elevado, están involucrados más de 4 millones de personas indirectamente. De tal manera que vale la pena hacer trabajo de información, no solamente con los vecinos de Polanco, que mis respetos, están muy informados, muy combativos y muy organizados, pero que también hay que tomar en consideración en reuniones, en trabajo a los demás municipios.

Acerca de la Línea B suburbana, antes llamada Línea 10, se hablaba de que iba a empezar a trabajarse en marzo y esto no ha sucedido, no hay información de por qué ha sido pospuesto y la justificación de haber retrasado el cronograma para esta obra.

Acerca de estacionamientos y parquímetros, en especial los de la Cuauhtémoc y la de enfrente, la Zona Rosa. Nos preocupa no solamente el estatuto jurídico, de si puede ser concesionada la iniciativa privada a la vía pública, sino también el funcionamiento, porque usted me puede contestar que sólo va a ser concesionado el cobro, pero en caso de violación al tiempo estipulado o pagado, se dice en los medios de comunicación que los empleados de estas compañías van a poder poner candados en las llantas y no podrán liberar sus vehículos, los dueños, mientras no paguen la multa. Aquí es el problema jurídico de autoridad ¿están capacitados los operadores, los cobradores, los boteros, de estas compañías para aplicar y cobrar multas?

No se habla específicamente de una mayor inversión, más que histórica, en trolebuses. Inclusive déjeme decirle, que desde que apareció la propaganda política en las calles frente a la Asamblea, dejaron de circular los trolebuses. ¿Queremos saber qué pasa con el circuito que corre por el Centro Histórico y los demás circuitos? Si por falta de una inversión física en vehículos tiene que ser redimensionado las catenarias de los trolebuses, pues que se diga, para saber específicamente donde van a prestar el servicio.

Pero siendo un transporte masivo, no contaminante, pensamos que es una prioridad, es un nicho deprimido dentro de la pirámide del transporte.

La propaganda en microbuses, señor, independientemente de que es aplicado obligatoriamente por los líderes que no son dueños de los camiones en distintas rutas, a favor de un sólo partido, independientemente de este hecho, queremos decir que esta propaganda puesta en los costados de los microbuses, no respeta la normatividad en el aspecto de que tapan la nomenclatura de los vehículos, tapando el número económico y además no respeta lo que se llama los cortes de pintura.

Por otro lado, además de las rutas que ya se hizo el estudio por la Dirección de Estudios de su Coordinación, que pasa con la articulación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el aspecto de revalidación de licencias y capacitación de choferes para el manejo de sustancias tóxicas y peligrosas, porque inclusive parece ser, parece ser solamente, que es un mito la escuela de capacitación, por ejemplo de PEMEX que maneja diariamente muchas cantidades de sustancias peligrosas y a veces tóxicas.

Por otro lado, y para terminar, es, aunque usted no lo decidió, evidentemente se ve afectado. ¿Cuál, es la garantía que tenemos los habitantes de la ciudad para la continuidad de estudios y proyectos en la Coordinación a su cargo, puesto que usted es el quinto Coordinador en la presente administración que tenemos.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Muchas gracias señor Presidente, con su permiso.

Le agradezco mucho sus preguntas ingeniero Ling Altamirano, que me obliga a un repaso muy amplió de todo lo que es o mucho de lo que es la Coordinación.

Efectivamente, y así se menciona en el documento que me permití leer ante ustedes, el Programa Integral de Transporte tiene que ser un -si se vale decirlo- organismo vivo, no puede ser un conjunto de papel que contenga dato y buenos propósitos, sino debe ser constantemente revisado, mejorado, actualizado y complementado, como se menciona.

Y con mayor razón si hay información más actualizada, más adecuada, más convalidada, que la que en su momento pudo haber. La de 89 era una información que era adecuada en ese momento, obviamente van cambiando las fuentes y los elementos.

Por eso coincido en que es necesario la revisión, y por eso coincido en que es necesario para

revisión de ese programa constantemente y su adaptación constante. De ahí la importancia que se le confiere tanto en el Departamento del Distrito Federal, como en el Estado de México, con el gobierno del Estado de México, a esa encuesta de origen y destino a la que usted hacía referencia. De esa encuesta, en este momento, estaban previstas poco más de 34 mil encuestas, se han visitado ya 33 mil hogares, ya tenemos prácticamente levantado en campo toda la investigación conforme al cronograma o ruta crítica establecido, muy profesionalmente por cierto por INEGI y se ha ido satisfaciendo ese trabajo.

Estamos ya, según el cronograma, en la etapa de revisar las tres o cuatrocientas fichas que tienen algún problema de captación estadística para poder ya tener el universo completo y sobre eso empezar con los primeros trabajos y los primeros resultados, los primeros que no pueden ser otros, que el tener alguna idea por allá del mes de noviembre, quizás octubre, noviembre, de cuál es el número total de viajes realizados, cuál es el modo utilizado preferentemente, los horarios, las horas pico, estamos partiendo de lo que yo mencionaba en el Informe, pero puede haber algún pequeño cambio en los costos de viaje y los motivos del viaje; creo que de estas cinco cuestiones tendríamos ya respuestas preliminares hacia el mes de noviembre con base en esta encuesta que se está levantando. Y evidentemente si tenemos esas respuestas, tendríamos también un marco de información, que induciría indudablemente a unas modificaciones, adaptaciones del Programa Integral de Transporte.

Camiones Ruta-100. Aquí yo vería dos cuestiones. De un lado, la parte digamos formal y la parte quizás de cortesía de no haber tenido informada a la Comisión de Transporte y Vialidad de esta Asamblea, de esta adquisición que se viene haciendo, es público de hace tiempo, y, bueno, habría que considerar que lo deberíamos haber informado; lo podemos comentar porque era algo público.

La otra cuestión, lo de Curitiva, que me parece es que es un poco más. Tengo la impresión de que no estamos hablando exactamente de lo mismo, tengo la impresión, de que los autobuses de Curitiva, que una ciudad más pequeña,

transcurren por carriles centrales confinados y que tienen un sistema, entiendo que es una tecnología Sueca la de estos camiones que van en Curitiva, entiendo que tiene una tecnología por la cual las puertas laterales se abaten, alguien me lo definía como los antiguos barcazas de asaltos de la Segunda Guerra Mundial, y este abatimiento permite que los usuarios lleguen a los andenes correspondiente.

Si esto es así, quiere decir que estamos hablando de autobuses distintos, pero cuyo funcionamiento requiere necesariamente de obras de construcción vial que no se tienen y que evidentemente habría que cargar al costo de los autobuses; estamos hablando cualitativamente de algo distinto para poder hacer entidades comparables.

Efectivamente hay un juicio de valor respecto de la utilidad y respecto de la eficacia de Ruta-100. Ha sido ciertamente en algunos casos distinto o cuestionado este último aspecto.

Las cifras que creo recordar se mencionan en el documento, hablan de que con el 0.1% del parque vehicular se satisface el 8% de los viajes de una zona y esto, salvo otra consideración, creo que sí demuestra eficiencia. Podría ser, efectivamente, que hiciéramos el cálculo respecto de los vehículos, del parque vehicular, etcétera, pero el parque vehicular de Ruta-100 es de poco más de 3 mil vehículos, no llega a los 4 mil, y circulan alrededor, según tenemos los registros reales, alrededor de 2 mil 700 ó 2 mil 800 vehículos diarios. Por aquí tenía el dato pero no lo tengo a la mano.

Paraderos. Ustedes saben que hasta hace relativamente poco tiempo los paraderos dependían no sé por qué de la administración del Metro. Evidentemente la Dirección del Metro con toda razón y justicia planteó que eso no le toca al Metro, que eso es una responsabilidad de las delegaciones políticas donde estén ubicados los paraderos, pero para el funcionamiento de los paraderos fluyen una serie de autoridades: Servicios Urbanos, la Dirección de Construcción y Operación Hidráulica, Protección y Vialidad, la Coordinación de Transporte, la Dirección General de Autotransporte Urbano, etcétera, por lo menos ocho o diez entidades tenemos que ver con ella.

Se creó entonces un comité técnico de paraderos, en octubre del año pasado, presidido por el señor Oficial Mayor del Departamento. La Secretaría Técnica del Comité de Paraderos está en la Coordinación de Transporte.

Hemos hasta ahora logrado introducir ciertos esquemas de funcionamiento ordenado en 15 paraderos. ¿Qué tiene que ver con esto? Es crear, por lo menos hacer algunas obras mínimas, algunas geometrías, algunos señalamientos, en algunos casos obras un poco mayores, para hacer que los usuarios del paradero contribuyan al sostenimiento de la administración del paradero. La administración del paradero, repito, recae en la delegación política, pero requiere servicios de higiene, servicios sanitarios, servicios de vigilancia, servicios de luz, servicios de mantenimiento, etcétera, y todo esto cuenta y el costo tiene que ser con cargo a aquellos que usan el paradero que son precisamente las rutas de microbuses, los minibuses y demás servicios. A estos se les cobra una cantidad de dos pesos por unidad por día para contribuir al mantenimiento de ello.

Ciertamente no es sencillo, pero también se debe reconocer que hemos encontrado la colaboración de muchas rutas y de muchos transportistas porque ellos mismos son los interesados en tener ordenados estos paraderos, que no sean tierra de nadie, que no se conviertan como muchos lo han sido una especie de corte de los milagros donde puede ocurrir cualquier cosa, y tenemos evidentemente que evitarlo.

Tenemos que evitar que las disputas por los espacios se sigan dando y para eso no hay nada mejor que un mecanismo de orden en el que participen los transportistas.

Es importante subrayar que en la administración de los paraderos deben contribuir los propios transportistas mediante los comités de vigilancia que ellos deben de integrar. Ellos deben de saber cuánto dinero se recauda y a qué se destina cada centavo de aquello que se recauda en el paradero en particular.

Usted me hace una pregunta que tiene que ver con una opinión personal, entiendo, de cómo veríamos un bando, una ordenanza, para que ayudara a ordenar paraderos y para que ayudara

a ordenar los sitios, los espacios, por donde transcurre el servicio público. Bueno, no sería yo quien para decirle a esta Honorable lo que pueda o no hacer, lo que deba o no, por supuesto que para nosotros, los que estamos metidos en esta cuestión de transporte, sería de un auxilio inapreciable el que contáramos con alguna forma jurídica, que obviamente esta Honorable Asamblea tendría que conocer cuál es, para ver cuál es la manera más eficaz de evitar la instalación de algunos vendedores en algunas partes que puedan ser negativas para el buen desempeño del servicio de transporte público.

Usted me pregunta, más que pregunta es un comentario que le agradezco mucho, respecto del tren elevado. Efectivamente, es un proyecto de la ciudad para la ciudad, y yo iría un poco más allá: es un proyecto de la zona metropolitana para la zona metropolitana. Efectivamente, estamos hablando de 4 y medio millones aproximadamente de personas sobre las que incidiría de una u otra manera este medio de transporte; estamos hablando de una cuenca de Satélite, Naucalpan, etcétera, que necesita esa alternativa de transporte para poder decirle sin discursos, sino con hechos, que no utilice su automóvil, que lo deje allá y que venga acá con el servicio público.

No es, como muchas veces se ha dicho, que no necesitamos que vengan 300 mil personas más del Estado de México; no, no es eso, esas 300 mil personas más ya están viniendo a la Ciudad de México, son personas que trabajan en la Ciudad de México, que hacen su actividad productiva en la Ciudad de México; pero que duermen en el Estado de México.

Y por supuesto cualquier información que esta Honorable Asamblea de Representantes o alguno de sus miembros desee conocer al detalle, que precise sobre el proyecto del tren elevado, está a su absoluta e indiscutible disposición.

Me pregunta usted señor ingeniero, por qué se retrasó el inicio en la construcción de la Línea B Suburbana, antes conocida como Línea 10. Antes una pequeña explicación que merece esta Asamblea.

Se ha optado por cambiar esa nomenclatura de Línea A y B o Línea 10, para distinguir con letras,

con literales, las líneas que penetran al Estado de México y que tiene que ver con el Estado de México y con numerales las líneas que están dentro de la Ciudad de México.

Entonces esta sería la Línea B Suburbana que antes era lo que conocíamos como línea 10 del Metro. Esta Línea B Suburbana, efectivamente estaba previsto que se iniciara en marzo, pero hubo 2 cuestiones que efectivamente dieron algún rezago:

Uno, la definición precisa del trazoy del proyecto definitivo, que tuvo que ver con aquél trazo que fuera más útil y que significara la aceptación de algunos grupos de vecinos que podrían haberse sentido afectados y evidentemente se tuvo que escuchar su opinión.

En segundo lugar, no fue sencillo encontrar los mecanismos financieros para sustentar la construcción, el inicio de la construcción de la Línea 10. Ya estamos en eso, se han resuelto ambos problemas, y es inminente, cosa de días, el que se inicie esta construcción con las primeras licitaciones y demás, para los primeros concursos.

Usted se refiere a la propaganda que hay en microbuses. Usted sabe que la Coordinación de Transporte tiene bajo su responsabilidad la concesión de licencias de publicidad para los transportes de servicio público. Nosotros hemos otorgado la licencia a las compañías publicitarias que las han solicitado para esos propósitos. Tenemos, y qué bueno que usted lo señala, tenemos que revisar que los permisos con cargo a esas licencias, cumplan los requerimientos técnicos a que están obligados, y si no es así, habrá que retirar esa propaganda evidentemente. No me interesa si es propaganda política, propaganda comercial o propaganda de cualquier tipo. Es publicidad que esta sujeta a una reglamentación que tiene que ser respetada por absolutamente todos los que pretendan publicitarse en el servicio público de transporte.

En materia de transporte de sustancias tóxicas y peligrosas, existe ya un manual para este propósito, existe el reglamento y tenemos que terminar de conversar con algunas agrupaciones, Cámaras entre otras, para poner en práctica las vialidades preferenciales o las vialidades por las

que tienen que transitar o deben transitar estos vehículos que transporten las sustancias tóxicas o peligrosas. Ocorre que los usuarios o los fabricantes de muchas de estas sustancias están conversando con nosotros para ver horarios, adaptarlos y adaptar las rutas, las vialidades por las que podría hacerlo. Estamos precisamente en este momento trabajando en ello, con ellos, y espero en muy poco tiempo tener algo más que le de a los ciudadanos la seguridad de que por sus calles no van a estar transitando este tipo de vehículos altamente riesgosos.

Respecto de su último planteamiento, si es que los tomé todos, bueno, no soy el quinto, soy el sexto. Pero en fin, existe, como decíamos, un programa integral de transporte y programas anuales. A ese nos tenemos que ceñir. No es el capricho o el gusto de una persona lo que va a orientar los programas de transporte en esta ciudad. No puede ser, no debe ser. Hay programas, y esos tenemos que cumplir, cada uno quizá con nuestro propio estilo y nuestras propias formas, pero en lo esencial estamos bajo un mismo programa de gobierno. Finalmente no es un programa personal.

Entonces lo que hemos estado haciendo, nos quedamos en este sexto tramo de la Coordinación de Transporte, es continuar con los programas que se estaban llevando a cabo, tratar de afianzarlos, tratar de terminarlos y es eso estamos poniendo el mayor de nuestros esfuerzos.

Gracias, señor ingeniero.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer el derecho de réplica del Partido Acción Nacional, tiene el uso de la palabra el Representante Ling Altamirano.

EL C. REPRESENTANTE JORGE ALBERTO LING ALTAMIRANO (Desde su curul).- Señor licenciado, agradeciendo sus respuestas, quedo nada más pendiente la de los parquímetros.

Quisiera agregarle un cuestionamiento más, prácticamente una petición para que usted exija que preste el servicio completo que debe de prestar Locatel en materia de transporte, para información de vehículos en corralones. Como ya están informatizados, ya tiene computadora

los corralones, esta conexión entre Locatel y corralones podrá ser fácilmente accesada por los usuarios.

Para terminar y a manera de no cuestionamiento, sino felicitación, señor licenciado, nos felicitamos todos, espero que ustedes también, aunque tenga más trabajo, de que se haya formalizado la Comisión de Vialidad y Tránsito del área metropolitana, dejando atrás un organismo con facultades prácticamente de consejo, para pasar a facultades, aunque sean exiguas, porque necesitaría haber crecido más, a facultades ejecutivas, pero de todas maneras la diferencia cualitativa es gigantesca. Pero del ejercicio de estas facultades, será posible que el Cometravi, prácticamente realmente le dé servicio a toda la ciudad.

Felicidades por el funcionamiento de esta Comisión.

EL C. PRESIDENTE.- Para dar respuesta a la pregunta sobre los parquímetros, tiene el uso de la palabra el licenciado Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Gracias, señor Presidente. Efectivamente, como mencionábamos, se licitó ya hace algún tiempo, la instalación de esos instrumentos de medición, parquímetros en la vía pública, con el propósito triple, obviamente de liberar espacio vial y también desestimular el uso del auto particular, disminuir con ello en algún grado los congestionamientos vehiculares, y para fomentar los estacionamientos públicos, es decir que no estén los vehículos en la calle, sino estén en recintos apropiados para ello.

Esta licitación se produjo, como mencionaba, la obtuvieron dos empresas, tuvieron el fallo favorable, a cada una se le otorgaron tres mil de estos instrumentos.

En rigor, no estamos hablando de una concesión a dos empresas particulares, pues en la vía pública, como todos sabemos no se puede concesionar, sino que es una subrogación de derechos que hace el Departamento del Distrito Federal por conducto de Servimet, que es el agente comercial inmobiliario del Departamento. Por supuesto que las empresas no tendrán derecho de secuestrar los vehículos porque sería violatorio

de los propios ordenamientos, eso lo tiene que hacer la autoridad, lo que está subrogado simplemente es esta cuestión de Servimet.

Es la respuesta, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas Gracias.

Para formular su pregunta 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 y gracias.

En primer lugar quiero ofrecer una disculpa al generoso licenciado Antonio Gazol por haberle interrumpido su exposición. Pero, licenciado, esto fue en virtud de mantener el buen orden y las buenas costumbres aquí y en las afueras de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

En primer lugar, licenciado, hay para mí una duda en la organización de la Coordinación General del Transporte, y esta gran duda que a través de tres años no se ha podido resolver, es por qué no se ha tomado el acuerdo de llevar la Dirección General de Autotransporte Urbano a la Responsabilidad del Coordinador General de Transporte. Eso para mí, yo le rogaría fuera usted el amable conductor de llevarlo al acuerdo, del Jefe del Departamento del Distrito Federal, y pedirle, decirle que es una petición que hemos hecho reiteradas, sentida, de que la Dirección General de Autotransporte ya no esté en la Secretaría de Protección y Vialidad y pase a formar parte del organigrama de la Coordinación General de Autotransporte, por la cantidad de asuntos que creo que son de la plena competencia del Programa Integral del Transporte, y que mejorarían el criterio de carácter general que se requiere para la transportación de usuarios en la Ciudad de México.

Por lo tanto, algo que dejó pendiente Enrique Jackson, Jesús Martínez, Ramón Valdéz, Vásquez Torres, yo espero que usted lo tome con beneplácito y así podamos cumplir con una situación constante que ha persistido durante estas administraciones.

Por otro lado, yo sí quisiera celebrar de que si bien es cierto que ha habido demasiados cambios dentro de la Coordinación General de Transporte, en estos seis años ha habido una buena constante, y es el de mantener la carrera civil de algunos funcionarios; le ha funcionado a la Coordinación General de Transporte, y me refiero a casos como el del ingeniero Leonardo Lazo Margáin, que ha sido el gran articulador de todos esos programas y que de alguna u otra manera le han dado sustento a lo que tenemos en estos momentos.

Por lo tanto, hay que decir lo malo y lo bueno que ha habido en la Coordinación General de Transporte.

En cuanto a lo que usted nos dijo, utilizó usted una frase: catálogo utópico. Ojalá que usted en el tiempo que el queda, que espero que sea buen tiempo y ojalá lo ratifiquen a usted en el cargo, porque sé que tiene la templanza para resolver los problemas torales, y es usted un hombre comprometido con la vida de la ciudad, pueda usted realizar algunas acciones que creo que son de importancia en los siguientes puntos.

En la infraestructura vial, hemos dejado pendiente muchos de los puentes que son necesarios para mejorar la vialidad de la ciudad, sobre todo los que traen el flujo vehicular del sur de la Ciudad de México, a la altura del Río Churubusco, quedan pendiente de su construcción. ¿Qué nos puede decir con relación a los puentes que requiere la ciudad?

En cuanto a las nuevas vialidades, el periférico, la construcción del periférico, están contemplados todos esos pasos a desnivel que lo articulen como una verdadera red al servicio de la ciudad?

Otro de los puntos, licenciado Gazol, la señalización. Es otra de las funciones que creo que se deben sustraer de la Secretaría de Protección y Vialidad. Hay señales de chile, de dulce y de manteca, y que en algún momento describen, pero no resuelven.

La ciudad requiere un programa de señalización más hecho con proyecto, con un proyecto de ingeniería de tránsito que verdaderamente conduzca a las gentes que entran a la ciudad y

que no tienen conocimiento, y a las gentes que salen de la ciudad, para que verdaderamente sirva como un sistema de articulación de las vialidades.

En cuanto al Programa Integral del Transporte. Unos piensan que es una utopía, otros piensan que es un programa a medias, otros que es un programa fracasado, yo creo que es una buena base para poder articular, para poder mover a través del Metro, genera que sea el conducto y que Ruta-100, microbuses y otros transportes sean los que distribuyan por las mil 600 colonias del Distrito Federal, el uso y el destino de quienes usan el transporte público.

Por lo tanto, el Programa Integral del Transporte, es algo que debe perfeccionarse, es algo de que debe de mejorarse desde el punto de vista de la Fracción del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional.

Me preocupa el Metro, y me preocupa el mantenimiento preventivo y correctivo del Metro, lo digo aquí y lo diré mil veces mientras no tome las acciones el Director del Sistema de Transporte Colectivo. ¿Por qué me preocupa? Le voy a poner un ejemplo. Las estaciones se están deteriorando a un acelerado paso del tiempo, más ahora es cuando requieren de mayor mantenimiento preventivo; los vagones, el mantenimiento de las líneas, se está haciendo superficialmente; se talán árboles en la calzada de Tlalpan, pero se talán rumbo a las vialidades, sin embargo los que van en la parte interior, en la parte confinada del Metro, no se quitan las matas. Entonces ¿qué sentido me da? que estos contratos que se están dando a determinadas compañías, se dan indiscriminadamente sin dar especificaciones, sin dar verdaderamente un contrato que resuelva los problemas. Si estamos en un momento reduciendo el tamaño de los árboles porque en algún momento perjudica la vialidad del Metro, pues quitemos primero los que están dentro de la vía y después los que están sobre la calzada de Tlalpan.

Por ahí podía empezar de las muchas narraciones y de las muchas historias que tenemos con relación al mantenimiento dentro del Sistema de Transporte Colectivo, pero los datos están, a la vista, hay que subirse, hay que utilizar el Metro para ver cómo están ya escalones desgastados,

cómo están los vagones desgastados, y yo creo que no debe de empecinarse en negarlo el Director del Metro, sino en verdaderamente en que se haga una supervisión, que usted vaya y que vea realmente, que se le enseñe cómo están las instalaciones.

Yo recuerdo que cuando Gerardo Ferrando Bravo, tenía de sus directores, apadrinaba a cada uno de ellos de una estación para verificar el estado que guardaban los mismos. Yo creo que en vez de aplicar, hoy debería delegar el Director del Metro para que la situación no sea tan precaria como está sucediendo en muchas de las estaciones que están en estos momentos en funcionamiento.

El Tren Elevado. El Tren Elevado debe de ser un proyecto real, un proyecto que conduzca a la gente desde Ecatepec hasta el Centro de la Ciudad de México; se me hace que dejarlo en Santa Mónica, es un proyecto egoísta. Por lo tanto, yo le buscaría o le pediría la viabilidad para hablar con COVITUR, y si esta inversión pudiera trasladarse un poco más hacia la parte norte de la zona metropolitana de la Ciudad de México y conducir a todos esos usuarios, que son bien necesarios, en la parte de Coacalco, en la parte de Ecatepec.

Así sí estaríamos evitando realmente el flujo vehicular, porque lo que estamos haciendo en este momento en disminuir el flujo vehicular de automóviles con 10 años de antigüedad, pero le estamos dejando el paso libre a los que tienen más de 10 años de antigüedad.

Por eso no concibo en las actuales circunstancias la línea del tren elevado cómo se encuentra. El trazo como quieran, como lo determine la sociedad, como lo determinen en algún momento con quien se concerte, pero la construcción debe de seguirse y debe de llevarse hasta sus últimas consecuencias, y la consecuencia es el dar servicio a los usuarios de la Ciudad de México.

Ruta-100.- Que no nos engañen, don Antonio, que no nos mientan con los 2 mil 800 autobuses. Esos son los que salen. Don Antonio, hoy no se vaya a celebrar, se lo pido de favor, un Asambleísta comprometido con la vida comunal, con la ciudad; vaya después de la comida y que le entreguen

cuentas de cuántos autobuses hoy dieron ingresos a las arcas de Ruta-100. Usted estará desengañado de cómo le está mintiendo la Dirección de Ruta-100. Esa será la mejor cifra, el mejor quizá índice de verificación que usted tendrá; cuántos ingresaron ayer y cuántos dieron ingresos el día de hoy y ahí verificaremos si son 2 mil 800, si son 800, mil 900, si son 2 mil 100. Dudo mucho de la cifra que nos han dado.

El estudio de origen destino que tanto se ha hablado. Es necesario, necesitamos tener un estudio actualizado de origen y destino de la zona metropolitana, que pague el Estado de México lo que debe de pagar, que pague el Distrito Federal lo que debe de pagar, pero tenemos que tener la radiografía del uso y destino de los 43 millones de pasajeros que realizan viajes al día, sean los que caminan, los que van en bicicleta, los que van en trolebús, los que van en Metro, los que van en taxi, los que van en microbús y los que van en coche particular.

Yo quería también haberle tratado lo del problema del contraflujo, de esos 115 kilómetros de arterias atrofiadas por giros comerciales, por beneficios que dan las autoridades de las delegaciones a determinados comercios, sobre todo en el área de Benito Juárez, sobre todo en el área de la Delegación Cuauhtémoc. Una recomendación a las distintas procuradurías, a la General de la República, a la del Distrito Federal, a la Secretaría de Protección y Vialidad: que permitan que el contraflujo sea únicamente utilizado para transporte público y así abatiremos el rezago que tenemos de circular a 6.5 kilómetros por hora y pasar a los 23 kilómetros, que son los que nos son necesarios.

Por esa razón yo sí le pido que no toquemos nada más el tema de contraflujo como algo que va a ser un plan experimental, sino como una acción enérgica del gobierno de la Ciudad de México en el cual estén comprometidas la Secretaría General de Protección y Vialidad, las procuradurías y aquellos que no están asumiendo el compromiso de permitirle al contraflujo el destino para el cual fue creada.

La inversión en transporte. Me preocupa porque la mayor tajada se la está llevando un organismo y este organismo debe ser un organismo con

mayor independencia en sus finanzas, porque estamos subsidiando a los proveedores de este organismo, no estamos subsidiando al usuario.

Por lo tanto, yo creo que la redistribución del presupuesto del Departamento del Distrito Federal para materia de transporte urbano, puede ser una de las mejores aportaciones como economista, como destacado economista que es usted, para el beneficio de la ciudad, revisar a los sectores del transporte donde debe de ir el presupuesto de nuestra ciudad, el presupuesto de todos los que habitamos esta Ciudad de México. Redistribuirlo en transporte más eficiente, menos contaminante y que cumpla con la vida comunal de la Ciudad de México.

En cuanto a la vialidad, depende mucho también que no solamente la Secretaría de Protección y Vialidad se dedique a la seguridad pública, entendiéndolo como tal única y exclusivamente la custodia de la persona, sino también agilizar, mejorar, la conducción. La policía debe de ser reeducada con el objeto de que esté integrada al Programa Integral de Transporte, sin ella nada podremos hacer, debemos tener una policía a la altura de la Ciudad de México, a una ciudad de 8 y medio millones de habitantes y a una metrópoli de 18 millones y medio de habitantes, que es el dato que al menos yo tengo en mis cifras.

Por otro lado, hemos avanzado algo, pero no hemos resuelto, hemos descrito el problema del aeropuerto, con relación al servicio concesionado y que es bien utilizado, pero por favor le ruego que le meta mano a los piratas del aeropuerto, que es necesario de alguna manera regularizar su situación: ni son 400, ni 200, son 70 seres, 70 personas que requieren de la atención de la autoridad, que no se siga medrando y especulando, porque lo único que se está haciendo es desdoblarse el problema, triplicándolo y tratándolo de incrementar para beneficio de unos cuantos. Lo importante yo creo que es hablar con ellos, hablar con, posiblemente, los concesionarios y tratar de resolver ese manchón que nos queda en la ciudad y que muchas veces nos causa mucho deterioro de los visitantes que viene a nuestra ciudad y que utilizan los servicios de estas personas.

Por último quisiera nada más solicitarle su comentario en lo que se refiere a transporte

concesionado, cuáles son las próximas concesiones que están por salir, cuáles se están ya utilizando; es decir, quiero conocer de usted, por favor, el estado que guarda el programa de concesiones del Departamento del Distrito Federal en materia de Transporte Público.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al licenciado Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Con su permiso señor Presidente.

Muchas gracias señor Representante Suárez Nimo por sus preguntas, por supuesto que no eran necesarias las disculpas que amablemente me ofreció, está usted en su recinto y está usted en su Asamblea. Se lo agradezco.

Usted me hace una primera pregunta que tiene una sugerencia.

¿Por qué la Dirección General de Autotransporte Urbano no está bajo la responsabilidad de la Coordinación General de Transporte? Debo informarle, señor Representante, debo informarles, señores Representantes a la Asamblea, que el día de hoy el señor Jefe del Departamento del Distrito Federal está firmando el acuerdo por el cual se readscribe a la Coordinación General del Transporte la Dirección General de Autotransporte Urbano.

Usted me habla de que parte del cumplimiento del Programa de Transporte y que esto va caminando, se debe a que se ha respetado la formación de servidores públicos y la carrera civil de algunos servidores públicos en la Coordinación General del Transporte. Efectivamente, he tenido el privilegio de encontrarme en esa Coordinación con un grupo excepcional de profesionales, de técnicos, que están haciendo el mejor de sus esfuerzos por el transporte de la Ciudad de México. Me siento muy halagado de trabajar junto a ellos.

Me dicen estos mismos colaboradores respecto de su pregunta, de los puentes pendientes que en el sur de la ciudad, en el tramo sur del Periférico, de hecho están completos todos los puentes que estaban programados para su desarrollo. Habría

quizá, no sé, que estudiar otros nuevos. Los que estaban originalmente previstos o contemplados en el programa están ya contruidos.

Habla usted de la necesidad de mejorar y de adaptar el programa integral del transporte. Ya me referí hace un momento a ello, pero confirmo que ante nuevos datos, ante nueva información, ante nuevos elementos, ante nuevas necesidades y nuevas demandas, evidentemente es necesario modificar y readaptar el Programa Integral del Transporte. Un programa, un plan, no puede ser algo rígido incambiable, que no tenga que ver con los cambios en la sociedad y en los deseos de la sociedad.

No tengo aquí, mentiría si dijera que tengo aquí a la mano la cifra de lo que gasta el Metro en mantenimiento. Después del gasto corriente normal es, le aseguro, el segundo tramo de preocupación del Metro. Por supuesto, una cosa es mantener 30, 40, 50, 70 kilómetros de Metro, y otra cosa es mantener 180 kilómetros de Metro, que además muchos de esos kilómetros, no me refiero a los nuevos por supuesto, se van haciendo viejos progresivamente, y que el costo de mantenimiento y la necesidad de mantenimiento, va siendo mayor. No quiere decir que no se de mantenimiento al Metro. Lo que quiere decir en todo caso, es que el tenemos que dar más mantenimiento al Metro. ¿Por qué? Porque las necesidades de mantenimiento van creciendo en la medida que crece el Metro y que se aventaja el Metro. Estamos en ellos, trabajado en esta cuestión.

Coincido también, obviamente, en que el tren elevado, como se ha dicho, es un proyecto de la ciudad. Usted menciona la posibilidad de llevárnoslo a Ecatepec, o a Ecatepec y a Santa Mónica. A Ecatepec está contemplado el proyecto, ya también inminente como decíamos, de la Línea B Suburbana, de Buenavista a Ecatepec, Ciudad Azteca, a esa zona de allí.

Sentimos que ese segmento de la población será mejor atendida por esta línea del Metro, que por la del tren elevado, hasta por el propio costo del servicio.

Acepto el planteamiento, Representante Suárez Nimo. Vamos a hacer, no como desafío, ni mucho

menos, sino para estar seguro de lo que estamos diciendo, vamos a ver qué cuentas rindió hoy Ruta-100, y esa información que yo tenga yo me comprometo a dársela a usted, pero sea la que sea, yo le rogaría que la hiciera del conocimiento de esta Asamblea, porque no podemos discutir cuestiones de fe, de yo creo o no creo, vamos a hacer la prueba que usted indica, y si usted está en lo correcto, tenemos, evidentemente, que tomar las medidas correspondientes, si no es así, habrá que reconocerlo.

Coincido, por supuesto, en que es urgente este estudio de origen de destino, ya lo hemos comentado, ya no quisiera quitarles su tiempo en ello.

Los contraflujos, vuelve a aparecer el tema de los contraflujos. Decíamos que a nosotros nos hubiera gustado, y lo digo como ciudadano inclusive, me hubiera gustado que los contraflujos fueran respetados por todos, sin necesidad de barreras físicas que impidieran el acceso a esos contraflujos, que todos los ciudadanos tuviéramos tal sentido de la civilidad, que no ocupáramos espacios que no van destinados a nosotros, que no son para nosotros. Lamentablemente entre unos y otros nos hemos obligado a confiar física, agresivamente los contraflujos y es lo que estamos tratando de hacer ¿por qué? porque efectivamente constituyen una alternativa para que transiten por ahí Ruta-100, entre otros, ambulancias y otro tipo de servicios importantes para la ciudad.

Habría que conversar mucho respecto de si los subsidios son a los organismos, son a las empresas o son a los usuarios. Yo todavía tengo la idea de que los subsidios que estamos dando, que evidentemente les están dando, los conocen ustedes, son al usuario; pocos subsidios son más claros y más transparentes que éste. Aquel que paga 40 centavos por un servicio que sabemos cuenta bastante más que eso, en ese momento estamos dando un subsidio directo al que usa el transporte, no al que no lo usa, y ese es el subsidio más transparente y más directo que pudiera haber.

Vamos a redoblar, en la Dirección General de Autotransporte Urbano, ahora que va a depender de la Coordinación, vamos a redoblar los esfuerzos

para la cuestión de la piratería en el Aeropuerto, que ocurre, y coincido en que no importa si es uno, veinte, treinta o cuarenta, uno es mucho y tenemos que evitarlo.

Respecto del transporte concesionado. Transporte concesionado puede ser tres tipos; uno lo hemos comentado ya, el tren elevado es transporte concesionado, que estamos terminando de armar el título de concesión, se vio como requisito elemental, básico para partir de ahí poder, es decir que la concesionaria haga los trabajos y vea los detalles correspondientes para que presente su solicitud de licencia de construcción con la presentación previa del estudio de impacto ambiental, que es, repito, en tiempo, cuánto se necesita. Ese es un caso.

Otro caso puede ser el de las llamadas rutas metropolitanas que ya se están trabajando en ello, y que se ha planteado en este recinto en otras ocasiones, por parte de los coordinadores del transporte. Ocurre que no han podido ponerse en funcionamiento estas rutas metropolitanas concesionadas, porque ha faltado un ingrediente fundamental que es la introducción del programa de placa metropolitana.

Si podemos empezar con las placas metropolitanas, podremos entonces sí arrancar las rutas metropolitanas, las placas metropolitanas, entre paréntesis, que podremos empezar entregando las correspondientes a Texcoco, a lo que tiene que ver con la carretera Texcoco-México, México-Texcoco, quizás en la primera semana de agosto de este año; un programa largamente anunciado que ya está por funcionar.

Se están ya troquelando esas placas en este momento. Mi intención era haber traído una, pero están troquelándolas.

Otro, otorgar otras concesiones a micro, a minis, eso definitivamente no hay permiso, ni para taxis, ni para micros, ni para minis, ni para cambios. Esa es en una síntesis muy apretada del programa que yo le podría señalar, respecto del transporte concesionado.

A sus órdenes para la réplica.

EL C. PRESIDENTE.- Para ejercer el derecho de réplica del Partido del Frente Cardenista de

Reconstrucción Nacional, se concede la palabra al Representante Marcos Gutiérrez Reyes.

EL C. REPRESENTANTE MARCOS GUTIERREZ REYES (Desde su curul).- Con su permiso señor Presidente y gracias.

Licenciado Gazol: yo pienso que cualquier actividad que se realice con trabajo para involucrarse en la problemática de esta ciudad, es ciertamente muy complejo, muy difícil, pero también creo que es muy interesante, estimulante y es un reto.

De tal suerte que la situación que tenemos en esta ciudad es prácticamente el resultado de una forma de haberla hecho crecer a partir de hace más de 40 años.

Es decir que estamos padeciendo una serie de sinrazones y esto se evidencia en cualquier actividad o en cualquier problemática que tenga que ver con la Ciudad de México. Si hablamos de obras, tiene que ver; si hablamos de vivienda, tiene que ver; si hablamos de entretenimiento, tiene que ver; si hablamos de transporte, de seguridad, etcétera, todo esto es el resultado de esta forma caótica, anárquica, en la cual la ciudad creció de manera totalmente desproporcionada, sin ninguna planeación de por medio y es por ello entonces que hoy surge una necesidad que es real, como ésta de transportar a la gente de Santa Mónica a Bellas Artes. Es por ello, no es por otra razón. Es una necesidad, hay que darle atención. Pero también hay que plantearse medidas de largo plazo que tiendan precisamente a recuperar esos ideales del trabajo cerca de casa o de la casa cerca del trabajo.

Porque aquí aparece una gran contradicción. Por un lado el INEGI nos hace notar que el Estado de México ha sido una alternativa en cierto sentido para descentralizar, desconcentrar a la gente, que mucha gente ha emigrado al Estado de México. Si esto fuera cierto, hoy no se plantearía, por ejemplo, el tren elevado este de Santa Mónica a Bellas Artes, ni tampoco el proyecto que usted nos acaba de mencionar de Ecatepec a Buenavista.

Es decir, que mucha de esta gente aparentemente se ha ido al Estado de México, no es que para solamente a dormir, pero toda su actividad la

realiza en el Distrito Federal o Ciudad de México. Entonces, aquí es donde aparece la contradicción, porque se dice: dar servicio a los ciudadanos de esta gran ciudad, pero esos ciudadanos de esa gran ciudad no son tales ciudadanos, porque ellos al dormir allá, al tener su domicilio allá, son ciudadanos pertenecientes a una entidad federativa distinta a esta gran Ciudad de México. Entonces, estamos dando servicios a ciudadanos del Estado de México.

Esto pudiera ser interesante si se tuviera una concepción realmente metropolitana, pero no es cierto que lo exista. Es decir, que en esa situación lo que estamos haciendo es tratar de dar solución a una problemática que ya es existente, que es totalmente necesario hacerlo, pero que, insisto, son las consecuencias de una forma de habernos hecho crecer a esa ciudad. Y así sería con cada una de las distintas actividades, si vemos vivienda, si vemos fuentes de trabajo, si vemos cualesquiera de éstas.

De tal suerte que yo pienso que esto mismos pasa en otras ciudades, como Nueva York, la gente tiene necesidad de Queens, de Brooklin, ir a Manhattan a trabajar fundamentalmente, y por eso es que hay esta necesidad de esos trenes suburbanos; también aquí es exactamente lo mismo, y no quiere decir que ya estamos en plena modernización o en plena comprensión de nuestra cuestiones, simplemente creo que son formas, deformadas, de hacer las cosas, pero que obedecen a esa realidad.

De tal suerte que el limitar Nueva York, el limitar otras partes como París inclusive que también tienen sus trenes suburbanos, Moscú, que ha ido creciendo y además, obedece a esta problemática de carácter especial. Yo creo que deberíamos de hacernos planteamientos aunque su campo sea el específico del transporte, ligarlo con problemáticas en común, para dar efectivamente soluciones de carácter integral.

Es decir, que debiera haber una especie de gabinete, aquí en esta gran ciudad, en la que se tomaran las medidas, las soluciones, pero de carácter integral; pero además de ser de carácter integral, deberían ser también de carácter metropolitano; es decir, en la práctica. ¿Por qué? Porque esto de la coordinación que se

plantea, es básicamente de carácter administrativo, pero no implica una política, no implica una concepción a profundidad del significado de la metropolización, yo creo que entonces tendríamos que avanzar en ese camino.

¿Por qué? Porque nuestras economías son muy necesarias una de la otra, del Estado de México, de la del Distrito Federal, etcétera. Entonces, hay formas ya que existen en la práctica, que es muy difícil desbaratar, pero que sin embargo debiéramos mantener también otra figura conceptual que sería avanzar en esos proyectos de descentralización de la vida nacional de desconcentración, y yo creo que también avanzaríamos en necesidades más reales, quizás de fuentes de trabajo en los lugares en donde radica la gente, para no tener que hacer ese tipo de transportaciones lejanas, bastante costosas y que el Estado tiene que empezar mal, porque empieza subsidiando.

Aquí entro al elemento de subsidios: Usted mencionaba que el subsidio prácticamente es un subsidio transparente y llano al usuario. Yo me permito plantear una reflexión, y más allá de la reflexión una duda: ese discurso lo escuchamos también con López Portillo en el sentido de que las tortillas las comían los pobres y los ricos, pero el Metro se usaba solamente para los que no tenían vehículos y demás, para los pobres, de tal suerte que de ahí se creyeron todos que efectivamente, y hoy lo reitera usted, que es un subsidio directo al usuario porque al pagar el equivalente a 40 centavos el estado lo está subsidiando.

En la práctica pareciera que esto es cierto, pero de ninguna manera es cierto. Estos subsidios no son directos al usuario, son subsidios indirectos al gran capital, a las grandes empresas, porque si nosotros notamos para que el salario miserable que se paga a los trabajadores alcance, el estado tiene que entrar a subsidiar no solamente el transporte, la tortilla, el pan, la leche y alimentos varios y también el entretenimiento y otras cosas para poder subsidiar a ese gran capital y le permitan pagar salarios bajísimos. Entonces, es un subsidio indirecto al gran capital y no es cierto que sea un subsidio directo al usuario y menos aún con la transparencia o la transparencia que se infiere aquí.

Así pues, yo creo que en el Informe que usted nos presenta se notan algunos elementos de esta comunicación cuando se dicen que se ha avanzado en determinadas obras y demás; yo creo que eso tiene que ver con la Dirección de Obras y de ustedes, o sea, hay una comunicación, pero esa comunicación tiene que ir más allá, tiene que ir a ese gabinete en el cual los funcionarios deben de tomar medidas de carácter integral.

Esta medida que ha sido tomada el día de hoy, que ha sido una demanda de la Asamblea de que la Dirección de Autotransporte pertenezca a la Coordinación que usted tiene ahora, yo creo que es lo más sano, que como no se venía haciendo, ya se nos estaba ocurriendo proponer que cambios de el Cuerpo de Granaderos, dependiera de la Coordinación, por ejemplo, para entender el símil, pero qué bueno que se ha hecho esto; yo creo que es una medida adecuada, pero a la vez significa un gran reto de si efectivamente esta Dirección de Autotransporte Urbano va a tener mejores medidas, va a tender a normalizar cuando menos una serie de circunstancias.

En la página 12 de su Informe usted menciona el aspecto del porcentaje con que participa Ruta-100 del total del parque vehicular y el porcentaje de servicios a los usuarios y se concluye que por lo tanto esto habla con creces de su eficiencia y utilidad.

¿A qué le llamamos eficiencia? ¿Cuál es el concepto que se utiliza de eficiencia? ¿Aquel que solamente transporta gente de un lugar a otro? ¿Eso es eficiencia? Es decir, que van colgados de las puertas, van una gran mayoría parados, etcétera. ¿Esto es eficiencia?

Yo creo que el transporte en ese sentido pudiera consolidarse como suficiente, pero no eficiente. Para ser eficiente dista mucho o a lo mejor tenemos conceptos distintos. Eficiencia es algo más que el simple servicio de transportación en las condiciones que sean. Eso no es eficiencia.

Yo creo entonces que debiéramos de aclarar este tipo de situaciones porque si no nos quedamos con la idea de que el transporte en México ya es eficiente. Eficiencia implica una serie de elementos que lo integran de los cuales quizá de

los varios, uno o dos, pueden caer dentro del servicio que actualmente se brinda.

Sería muy ilustrativo también en la parte de los anexos, me refiero al cuadro 2, que estos cuadros fueran más completos. Es decir, en el cuadro dos se habla de los indicadores básicos de los organismos de transporte público 93, número de rutas, promedio, etcétera, longitud, la gente que se transportó, etcétera, pero y si le agregáramos el costo, cuánto cuesta transportar a este mundo de gente en esa longitud, en ese número de rutas, etcétera.

Sería mucho mejor, para poder detectar efectivamente cómo vamos en este asunto, porque se parte entonces que hay que concesionar porque o hay una mala administración o no hay una concepción empresarial o no hay eficiencia en el manejo de los asuntos o quién sabe por qué.

Entonces yo creo que sí en el gobierno de la ciudad hay la capacidad para manejar ese transporte y yo pienso entonces que sería muy sano no sólo para la Asamblea, sino para la población en su conjunto, conocer efectivamente; ¿por qué?, porque muchas veces los problemas no son comprendidos solamente por un elemento: falta de información. Si la gente efectivamente ve cuánto está costando el transporte, cuánto aparentemente está subsidiado al usuario, etcétera, habría una mayor comprensión y habrá quizá la posibilidad de implementar políticas más adecuadas.

Entonces yo creo que hay muchas pendientes, lástima que disponemos de tan poco tiempo, pero sería cuando menos hasta aquí una serie de reflexiones y de dudas que si quisiera aprovechar la oportunidad, para que en aquellas que pudiéramos avanzar hoy lo hiciéramos y aquellas que queden pendientes en otro tipo de reuniones más de trabajo, más de sensibilidad lo podamos seguir realizando.

Por su atención muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Para responder el cuestionamiento sobre la eficiencia del transporte, se le concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Gracias, señor Presidente.

La intervención del señor Representante Marcos Gutiérrez ha sido rica en reflexiones, nos lleva a pensar y a reflexionar en muchos temas, en muchas cuestiones; es decir, efectivamente la Ciudad de México y la zona conurbada han crecido de una manera y ahora los que en un foro o en otro, en una trinchera o en otra tenemos, ustedes en la Asamblea, nosotros en el Departamento, en el microcosmos del transporte; es decir, tenemos la responsabilidad de participar en la solución de sus problemas actuales. Bueno por supuesto que tenemos una herencia y tenemos que cargar con una serie de cuestiones que vienen de tiempo atrás, unas buenas y otras malas, y un tipo de política: de política económica, de conurbación, de descentralización, de desconcentración, que siento que por ahora sería un poco largo empezar a discutir el tema, el hecho es que nos enfrentamos con un problema real de la metrópoli y la zona metropolitana más grande del Mundo y tenemos que resolver los problemas que nos planteen.

Por qué surgieron, pues surgieron y ahí están y nuestra obligación es enfrentarlos, con razones o sin razones, pero surgieron y eso por supuesto que obliga no a un tren elevado Santa Mónica-Bellas Artes, sino a ese y otros muchos proyectos de transporte masivo para dar servicio a una ciudad que necesita darle oportunidad a todos sus habitantes; es decir, si queremos que esta ciudad siga creciendo, viviendo, tenemos que dar servicio y tenemos que hacer que crezca esta ciudad.

Usted dice que estamos dando servicios a ciudadanos que no son de la ciudad, bueno son ciudadanos mexicanos, que repito esto desde el punto de vista de la economía política que usted maneja, que usted conoce, la actividad productiva de esos mexicanos se hace, repito, en la Ciudad de México. De hecho el fruto de su trabajo lo tenemos teniendo nosotros aquí en esta ciudad. A mí no me gustaría que se empezara a hablar de ciudadanos del Estado de México o ciudadanos del Distrito Federal como si fueran antagónicos; no, es un servicio que le tenemos que prestar a personas que trabajan en la ciudad, para la Ciudad de México y de la Ciudad de México. Eso es real, y para muchos que viven en la propia

Ciudad de México, porque no sólo son las personas que vienen de allá.

Por supuesto que ese transporte no se va subsidiar, evidentemente, hay por ahí alguna información inexacta.

No se va subsidiar nunca el tren elevado. Y también es cierto que tenemos que enfocar esos problemas con criterio metropolitano. Qué bueno que se menciona así, porque hay plena coincidencia en ello. Por eso es que el Consejo aquél de Transporte del área metropolitana, desapareció, y se crea la Comisión de Transporte y Vialidad entre el Estado de México, el Distrito Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Esta no es una entidad burocrática, es un foro donde se van a armar programas concretos para ir resolviendo casos específicos de vialidad y de transporte en esta zona.

¿Qué rutas metropolitanas debemos de promover, con cuántas unidades, de dónde a dónde, quién las va a operar, cómo se van a concesionar, quién tiene que hacer qué y cuando para que esas rutas funcionen? ¿Qué tipo de vialidades se tienen que desarrollar, qué tipo de puentes se tienen que abrir? ¿Qué tipo de elementos hay que dar racionalidad y sensatez a toda esa maraña que significa el transporte en la zona metropolitana? Es un foro de toma de acuerdos cada uno, en el campo de nuestra jurisdicciones, y es un campo de seguimiento de que los acuerdos se vayan tomando.

Se ha mencionado ahora, por qué no el tren elevado no va, en lugar de ir a Santa Mónica, no va a ir a otra parte. Ese tipo de trabajos, de discusiones, tiene que darse al interior de COMETRAVI, y una vez tomada la decisión por la Secretaría de Comunicaciones, por el gobierno del Estado de México, por el gobierno del Departamento del Distrito Federal, en ese momento cada uno tendrá la parte de tarea que el corresponde, para poder enfrentar, con criterio metropolitano, ese problema metropolitano. Esa es la idea precisamente de COMETRAVI.

Por supuesto que hacer crecer la Ciudad de México, crecer en lo económico, me refiero; por supuesto que brindarle oportunidades a todos los habitantes de la Ciudad de México para que mejoren su calidad de vida, no tiene que ver con

que no haya políticas de desarrollo regional o de descentralización. Son cosas distintas, pero los habitantes de la Ciudad de México y la zona conurbada no tienen por qué no tener oportunidades, y nosotros no tenemos por qué cancelarles oportunidades de mejorar su condiciones y niveles de vida. En consecuencia, tenemos que hacer todo lo posible para que eso ocurra, independientemente porque no es lo uno o lo otro, independientemente de política de otras entidades, de otras dependencias, en materia de desconcentración y de descentralización. Son cosas diferentes.

Concepto de eficiente. Bueno, yo insisto, creo que si con una proporción del parque vehicular menor del 1%, de bastante menos del medio por ciento, estamos transportando a cerca de la décima parte de lo que se transporta en esta ciudad, ineficiente no es. Quizá no nos deje satisfechos porque debía de ser mejor. De acuerdo. Pero de ahí a calificarlos de ineficientes, no discutamos ahora de un tema de gramática.

Y coincido con usted absolutamente en que el cuadro 2 a que se refiere, está incompleto en lo que usted señala. Vamos a incorporar el elemento de costo, porque además coincido en que debe de formar parte de la información que todos manejamos, para que sepamos de qué estamos hablando en materia de subsidio de transporte.

La otra parte de su información, muy interesante por cierto, de si se subsidia al usuario o al patrón del usuario, es para una discusión de economía política que me gustaría tener con usted y con los Honorables Representantes de la Asamblea, pero me temo que no es ni la hora ni el lugar.

Muchas gracias, señor Representante.

EL C. PRESIDENTE.- En uso de la palabra el Representante Armando Jurado.

EL C. REPRESENTANTE ARMANDO JURADO ALARID (Desde su curul).- Gracias, señor Presidente. Yo quisiera decir a nombre de la fracción de mi partido el Revolucionario Institucional, que le manifestamos nuestro reconocimiento, licenciado Gazol, por su comparecencia ante esta II Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

Decirle que hemos escuchado con interés el documento que nos presenta y que nos hizo llegar oportunamente. Estamos conscientes que el problema del transporte es de una magnitud tal, que debe dar servicio para la realización de más de 40 millones de viajes-persona-día, que se realizan entre esta ciudad capital y por supuesto los municipios conurbados con el Estado de México.

Los millones de habitantes que vivimos en esta zona metropolitana de la Ciudad de México requerimos de un servicio eficiente y con precios accesibles, para trasladarnos a nuestros centros de trabajo, instituciones educativas, para adquisición de bienes de consumo y desde luego para realizar actividades culturales, recreativas, turísticas, y sobre todo es importante, sentimos, no desperdiciar tan lamentablemente los miles de horas-hombre que perdemos en transportación, de ahí la importancia que tiene resolver estos graves problemas.

El tren elevado. Queremos decir, antes que nada, que los priístas estamos tranquilos, porque sabemos que hay un compromiso serio de su parte, como corresponde por supuesto a un gobierno serio, de que no habrá nada en este proyecto que no sea concertado con los vecinos. Lo felicitamos por esta sensibilidad. Sin embargo, en cuento al tren elevado, quisiéramos agregar dos preguntas:

Una de las peticiones vecinales más reiteradas es la relativa a la modificación del trazo del tren elevado, sobre todo en la Delegación Miguel Hidalgo. Esta petición, preguntaría ¿ya ha sido estudiada? ¿traería algunos beneficios? ¿o es una petición que por las características de la demanda no es posible modificar?

Otra pregunta, puesto que el transporte es generador de otras actividades, como la del comercio ambulante, hay preocupaciones muy serias en este sentido ¿qué hará el Departamento del Distrito Federal para prevenir la no instalación y proliferación del comercio ambulante en la zona o aún más, de la instalación de más transporte con bases de minibuses en la zona por donde transite el tren?

De uno de los compañeros que me antecedieron, y relativo a este asunto del tren elevado, surgió

el comentario de que el tren elevado es producto del fin de esta Administración.

En la Asamblea por supuesto que estamos preocupados porque el plan integral del transporte, en el que se contemple lo metropolitano, se regulen las concesiones, etcétera, no sea un plan sexenal, sino que sea efectivamente un plan que sea dinámico, que vaya resolviendo los problemas graves de la ciudad en cuanto a esté del transporte. Me gustaría mucho escuchar sus comentarios.

En cuanto a Ruta-100, a mí me interesaría mucho saber cuál es la razón de que no pueda existir un plan permanente de mantenimiento.

Sabemos que el parque vehicular va disminuyendo. Se incremento por supuesto en estos días con los vehículos articulados, pero la realidad es que sentimos que este parque vehicular va disminuyendo. ¿Cuál es la razón de que no podamos tener planes muy completos de mantenimiento preventivo y correctivo?

Me gustaría escuchar sus comentarios.

Cuando empezaban las rutas de combis, ahora microbuses, se planteó que estas rutas fueran alimentadoras del sistema de transporte colectivo. Sabemos de los enormes problemas que causan estas rutas al penetrar en la colonias; siempre hay protestas de vecinos, muchos construyen topes para evitar que pasen por sus calles; sabemos que donde hay paraderos, esto es un problema grave. A primeras horas de la mañana ya están con su escándalo, lavando vehículos, haciendo sus necesidades, insultando y vejando a los vecinos de la zona. Esto no ha sido la excepción en rutas que llegan actualmente a la estación Portales, a la estación Ermita, y que rutas que vienen desde la Sierra de Santa Catarina; es decir, de todas colonias enclavadas en la Sierra, y rutas que corren a lo largo de la calzada Ermita Iztapalapa, que ya está muy saturada.

Yo he hecho esta pregunta en otras ocasiones y quiero hacérsela a usted.

¿Realmente con el inicio de operaciones de la Línea 8 del Metro, algo se va a hacer para que las

rutas no lleguen hasta la calzada de Tlalpan; es decir, la Ruta 1, la 11, la 14, la 37, Ruta-100, etcétera?

Porque de hecho ya no sería necesario que contaminaran tantos kilómetros y tantas unidades. Se habla de alrededor de dos mil unidades.

Entonces, si ya va a haber estaciones más próximas a la Sierra de Santa Catarina, sería práctico que se limitara ese recorrido de estas rutas, pues para que tuviéramos más ágil la vialidad en la calzada Ermita Iztapalapa, y sobre todo que no tuviéramos molestias a los usuarios de determinadas colonias que están en el Metro Portales, y sobre todo para que contamináramos menos esta ciudad. Me gustaría oír sus comentarios.

Yo quisiera que nos hiciera también comentarios en relación a estos inspectores de la Dirección, a los que les llaman los "dantes". Es decir, esto parece ser un clamor de muchísima gente que dice que los inspectores simplemente son gente demasiado corrupta y que esto no se va a resolver.

Y por último, que nos ampliara lo relativo a las líneas metropolitanas. Se suponía que ya estaba funcionando una de Chalco a la Estación General Anaya. Yo quisiera que nos comentara y sobre todo qué se va a hacer para meter al orden a tantas y tantas rutas de microbuses.

Tal pareciera que las reglas del juego las establecen precisamente los concesionarios.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Muchas gracias señor Presidente. Con su permiso.

Señor Representante Jurado Alarid:

Le agradezco su interpelación, le agradezco sus conceptos. Efectivamente hemos asumido el compromiso de conversar con todos aquellos

que deseen conversar con nosotros respecto del por qué y el para qué del tren elevado, del cómo del tren elevado.

Efectivamente hemos tenido la oportunidad, yo diría, yo he tenido el privilegio de reunirme en algunas ocasiones con grupos de vecinos, a los que he invitado e invito nuevamente a que vean los documentos y los estudios que acreditan la conveniencia y la necesidad de este medio de transporte.

Me satisface poder señalar que el día de ayer un técnico que iba por los vecinos de alguna de estas colonias, estuvo aproximadamente tres horas revisado estos documentos, estudios, trabajos, encuestas, planos, etcétera, y que sentimos que ese es el camino adecuado para poder avanzar, seguimos platicando y vamos a seguir conversando, por supuesto que sí.

Debo decir algo más, debo decir que las conversaciones que hemos tenido han sido absolutamente cordiales, absolutamente respetuosas, y yo las siento constructivas y positivas.

Usted me pregunta respecto de la modificación del trazo y si ya ha sido estudiado. En rigor, el trazo como mencionaba hace unas horas, el trazo fue estudiado desde antes. Es decir, cuando se ve el dilema de ver cómo llegar, cómo entrar al Distrito Federal viniendo por el Periférico, qué alternativas hay o que vías hay para entrar, una de las primeras que se pensó, que era la que técnicamente y en términos de costo por cierto ofrecía menos problemas, era la de Horacio, pero evidentemente se consideró que Horacio iba a generar una serie de reacciones y ahí sí afectaríamos notablemente una vialidad, fundamentalmente, esencialmente habitacional.

Se vieron otras alternativas, se están viendo otros trazos, otros trazos que tienen que ver con la demanda y que tienen que ver con las necesidades que se van a satisfacer. El hecho real, es que por Ejército Nacional, que en Ejército Nacional, hay, por ahí tengo el inventario, una enorme cantidad de edificios, de oficinas, de consultorios, de servicios de todo tipo, de comercios, de

sanatorios, etcétera, que son personas que utilizan, que utilizarían muchas de ellas ese servicio, son potencialmente demandantes del servicio.

Estamos estudiando trazos alternos, por supuesto, pero estudiándolos en términos de que sí correspondan a una demanda real y que correspondan a una necesidad real. Se nos ha planteado el que esto fuera, originalmente se había dicho. Se nos ha planteado el que esto fuera, originalmente se había dicho, por Cervantes Saavedra, por Cervantes Saavedra significaría primero afectar zonas habitacionales de la colonia Irrigación casi completa; segundo, hay partes por donde no cabe; tercero, ahí sí habría afectación a muchos árboles. Se nos ha planteado la posibilidad de hacerlo subterráneo por Reforma.

Hacerlo subterráneo por Reforma tiene varios inconvenientes: no sólo que significa una inversión de 120 millones de dólares más de lo que está previsto, que obviamente se tendría que reflejar en la tarifa, evidentemente; no sólo eso, sino significaría que por el camellón central de Reforma, yendo subterráneo, entonces sí habría que afectar las raíces de los árboles que están sobre ese camellón. Se ha estudiado ya.

Son las dos opciones que se han planteado. Las otras qué serían: ¿Mazarik, Homero, Río San Joaquín? Río San Joaquín otra: ahí estaríamos hablando de un proyecto totalmente distinto sin demanda posible que hiciera que el proyecto sirviera para algo. Un transporte tiene que ir donde está la gente, a donde vaya la gente, por donde viva la gente. No puede ser un medio de transporte urbano que no vaya a ninguna parte, de ninguna parte y no pase por ninguna parte. Eso es imposible.

Si partimos de que hay un problema real al norponiente de la Ciudad de México, que vivimos y respiramos todos todos los días, tenemos que resolverlo y tenemos que resolverlo lo antes posible, y al contribuir a resolverlo podemos plantear y se ha planteado ese proyecto de tren que tenemos, insisto, que seguir comentando sobre el mejor trazo, pero hasta ahora el mejor trazo que hemos encontrado, en términos

vecinales inclusive, es éste, y lo vamos a seguir comentando.

Lo que quiero señalar es que sí se han estudiado y se siguen estudiando trazos alternos, porque lo hemos dicho, no estamos casados con ese trazo, estamos comprometidos con resolver un problema.

La preocupación que usted menciona sobre la eventual proliferación del comercio ambulante. Esta es una preocupación generalizada, válida que efectivamente han expresado algunos vecinos y que hemos comentado que se puede hacer lo siguiente:

En primer lugar, las estaciones del tren elevado estarían obviamente elevadas, es decir, no estarían al nivel de la calle. El acceso a esas estaciones sería por unas escaleras que lo importante es a dónde lleguen esas escaleras. Esas escaleras una de dos: o llegarían a espacios en donde físicamente sería imposible poner un puesto, que serían los menos, serían los casos de menor, o bien llegarían a predios particulares, y cuando hablo de predios particulares, ojo, no estoy hablando del jardín de una casa particular ni de la sala de una casa, estoy hablando de, como ocurre en otras ciudades del mundo, de llegar a edificios de servicios, a edificios de oficinas o a comercios, que serían los primeros en impedir, en no permitir la proliferación de estos ambulantes. Eran estos dos los planteamientos.

Ahora, ante un planteamiento que hace un momento hizo el señor ingeniero Ling Altamirano, no sé si ese mismo bando del que sugería algo podía pensarse para este particular.

Por supuesto que sería de enorme utilidad para este proyecto y para cualquier otro, el que hubiese una disposición de esta Honorable Asamblea en el sentido de impedir a la autoridad la autorización de este tipo de comercios en las zonas de influencias del tren elevado en la Ciudad de México.

Lo que toca a base de minibuses, evidentemente este es un riesgo real no inventado; es un riesgo real que tiene visos de poder ocurrir en la medida en que separemos al usuario de su destino final. Si el destino final del usuario que toma este en

alguna parte del Estado de México, es Mariano Escobedo o Ejército Nacional, no tendrá necesidad de tomar un medio complementario de transporte. Supuesto que lo llevemos por Río San Joaquín, evidentemente sí necesitará, si él trabaja en Ejército Nacional, de un medio complementario de transporte. Eso es inevitable.

En la medida en que no creemos la necesidad, en esa medida se reducirá notablemente el riesgo de la proliferación de estas bases de microbuses. Insisto, si respetamos esto que los ingenieros en Transporte llaman la Línea de deseo del usuario, entonces estaremos alejados de ese riesgo que usted apunta y los vecinos apuntan también.

Por supuesto que el Plan Integral de Transporte tiene que trascender de periodos convencionales de tipo administrativo político. De ahí que nosotros en la Coordinación estemos trabajando en la idea de que nuestro compromiso termina al concluir esta administración, pero que la ciudad se va a seguir transportando el 1o. de diciembre y el 2 y el 20. Entonces se tienen que hacer las cosas para que el transporte en la ciudad siga funcionando de cualquier manera y bien.

Tenemos, por ello, que acelerar los trabajos de esa encuesta origen y destino, sin esa encuesta sentimos muy difícil o muy aventurado al menos, el perfeccionar cualquier plan de transporte, de ella depende. Se lo vamos a dejar a la siguiente administración. Nosotros veremos esos datos en noviembre, quizá podamos tomar algunas acciones de corto plazo sobre ese plan, pero será la materia prima fundamental, como se decía, para poder avanzar; pero es un mecanismo, un estudio, para continuar con los programas establecidos.

El Plan Maestro del Metro, como decía hace un momento, viene del año de 85 y se tiene que renovar ahora con este programa.

Hay un planteamiento respecto de Ruta 100, sobre el mantenimiento, el Plan Permanente de Mantenimiento; es decir, efectivamente es necesario fortalecer los programas de mantenimiento de Ruta 100.

Mucho se ha hecho. Se han rehabilitado autobuses, se han modernizado autobuses, pero

una forma de aumentar el parque vehicular disponible para el transporte de las personas, significaría tener mejor y más mantenimiento. Usted me pregunta por qué no se ha dado, por qué ha venido disminuyendo. La respuesta es muy sencilla y muy compleja. El fenómeno inocultable para todos ustedes es el problema presupuestal de Ruta-100, que tiene que ver obviamente con ingresos propios insuficientes. No por ineficiencia, sino por una tarifa de criterio social que está significando eso.

Estamos, sin embargo, viendo algunos procedimientos alternos complementarios, que puedan darle ingresos a Ruta 100 y a otros medios de transporte. Estamos estudiando con mucho ciudadano y con mucho respeto por la Ciudad de México, algún mecanismo por el cual Ruta 100 pueda usar sus laterales como medio publicitario. Esta es una forma de aumentar ingresos para Ruta 100, sin afectar la economía de los usuarios. Obviamente Ruta 100 no va a perder sus colores de identidad ni sus elementos que la identifican, pero creemos que en estos momentos nuestra obligación es buscar alternativas a los exiguos ingresos de estos organismos, y uno de ellos puede ser, y lo estamos viendo con mucho cuidado, la posibilidad de autorizar a Ruta 100 ciertos mecanismos de publicidad, publicidad externa en sus laterales, con lo cual quizá se pueda contribuir o a mejorar o a ampliar el parque vehicular, o a mejorar y fortalecer esos programas de mantenimiento que con toda justicia están solicitando.

Me pregunta usted qué pasa con el transporte que ahora va por Ermita Iztapalapa y Tlalpan y llega hasta el Metro Portales, y que pareciera redundante de la Línea 8 del Metro. Absolutamente de acuerdo en que sería redundante. Hemos estado trabajando en la Coordinación en las últimas 3 semanas, por instrucciones del Jefe del Departamento del Distrito Federal, para conservar con todas las rutas que usted mencionaba, si no recuerdo mal la 1, 11, la 14, la 37. Hemos conservado con ello para ver que ya no lleguen hasta el Metro Portales, que ya no es necesario su concurso hasta el Metro Portales. Que pueden ser útiles en otras zonas de la ciudad, en la zona oriente de la ciudad, y hacia el Estado de México. Pero ya con la operación de la Línea 8 es innecesario. Estamos conversando con ellos, estamos conviviendo y

concertando con ellos esos nuevos derroteros y estamos en condición de informar que vamos a reducir quizá en alrededor de 1,300, 1,400 unidades las que lleguen a esa zona conflictiva del Metro Portales.

Ya estamos firmando los convenios con esas rutas. Estamos también, por lo mismo, antes de que nos vengan cuatro problemas en los paraderos que tienen que ver con la operación de la línea 8 del Metro, algunos proyectos.

Estamos concertando con Ruta-100 y con los transportistas concesionados, el funcionamiento y la operación de esos cuatro paraderos. El paradero de Constitución de 1917 que tiene una superficie de 37 mil metros cuadrados, ya se ha firmado con los ramales de la Ruta-100 y con los taxis colectivos que inciden en ello.

En Iztapalapa ya también se ha negociado y se ha conversado con los concesionarios, lo mismo en el Escuadrón 201 y lo mismo en Santa Anita. En los cuatro paraderos se ha avanzado ya en la concertación, de suerte que cuando arranque la Línea 8, los paraderos ya estarán ordenados desde el principio, no tendremos que reordenar, porque ya están ordenados desde el principio y parte de esta reordenación tiene que ver con el derrotero de esas rutas que ya no llegarán al Metro Portales, que ascienden alrededor de mil 300, mil 400 unidades, las que dejarían de estar incidiendo en esta parte tan conflictiva de la vialidad de la Ciudad de México.

Usted me pregunta, me hace un comentario sobre los llamados "dantes", que efectivamente han sido generalmente y últimamente con más frecuencia, señalados, algunos de ellos o muchos de ellos, por actos de autoritarismo, de corrupción y de tomarse atribuciones que no les corresponden.

La Dirección General de Autotransporte Urbano está trabajando en el tema y está tomando una serie de medidas para ir reduciendo hasta su eliminación este problema y esta queja absolutamente válida de todos los que tenemos que ver como usuarios o como no usuarios del transporte de la Ciudad de México.

Se ha reducido el cuerpo de inspectores y sólo se conservan aquellos de los que no haya queja en

las contralorías, y que por su comportamiento sean considerados aptos para este servicio.

Se está procediendo a identificar adecuadamente a estos servidores públicos mediante gafetes con fotografía y datos de registro detallados de quiénes son, cómo son, para tener un control eficiente sobre ellos, y que sean identificables ellos mismos.

Se publicó en mayo pasado, el 16 de mayo, un manual operativo para los inspectores de servicio público de transporte de la Dirección General de Autotransporte Urbano, donde se consignan responsabilidades, atribuciones, facultades de cada uno de ellos. Este manual, es importante que lo conozcan usuarios y que lo conozcan todos los que tienen que ver con el servicio público concesionado.

Se están cambiando constantemente las áreas de trabajo de los inspectores, para que no creen intereses y para que no creen grupos de presión, y hay una coordinación permanente con la Contraloría de la Secretaría General de Protección y Vialidad, y con la Contraloría del Departamento del Distrito Federal, para la atención de quejas y denuncias.

En ese sentido, creemos que las comisiones correspondientes de esta Asamblea de Representantes, entiendo que sería la Comisión de Atención Ciudadana o algo así, que nos pudiera hacer llegar todas las denuncias que sobre estos malos elementos les lleguen, que tenemos la obligación, tenemos la necesidad, queremos además evitar que estos malos elementos manchen el prestigio y manchen el trabajo de los que sí saben cumplir con su trabajo.

Entonces, necesitaríamos que todos los ciudadanos, que la Asamblea de Representantes, que los usuarios, que los transportados y los transportistas denuncien, en todo caso, en todo momento, a estos malos inspectores que deforman, que alteran una función tan noble como la de Servicios Públicos.

Usted me hace alguna pregunta sobre las rutas metropolitanas. Efectivamente, esta es una vieja, una antigua aspiración de los que vivimos en esta metrópoli; es una necesidad que nos ahorraría horas-hombre, que nos ahorraría transbordos, que nos ahorraría dinero, que nos facilitaría el

transporte, la existencia de rutas que pudiéramos tomar en nuestro origen, aquí, para llevarnos al destino del Estado de México y viceversa.

Sin embargo, como comentaba hace un momento, para poder echar a andar formalmente bien las rutas metropolitanas, necesitamos echar a andar primero el Programa de Placas Metropolitanas. ¿Por qué? Porque es la forma de tener un eficaz control sobre las concesiones y permisos que se otorguen sobre el particular.

Este Programa de Placas Metropolitanas ha tenido primero que pasar por un trabajo, de esos trabajos de obra negra, muy complicado, muy lento; que ha consistido en revisar los convenios firmados en años anteriores con los transportistas del Estado de México y de la Ciudad de México, respecto a rutas de penetración a zonas por donde pueden entrar, un número de unidades que pueden entrar, horarios a los que pueden entrar, condiciones en las que pueden entrar los que aquí en el Estado de México, y los del Estado de México en la Ciudad de México.

Hemos terminado por zonas ese ejercicio, un ejercicio muy complicado. Lo hemos terminado por zonas, una comisión integrada especialmente para ello, por personal técnico del Gobierno del Estado de México y por personal técnico del Departamento del Distrito Federal, tanto de la Coordinación como de la Dirección de Autotransporte Urbano.

Hemos terminado ya para tres regiones, una de ellas Texcoco, otra es Chalco, Ecatepec está trabajándose, ya por terminarse, y por ello es que podemos decir que para el caso de Texcoco estamos ya en condiciones de arrancar el Programa de entrega de Placas Metropolitanas para la primera semana de agosto.

Una vez puesto en marcha el Programa, podremos entonces sí hablar y estimular lo de las rutas metropolitanas.

En este aspecto, las rutas metropolitanas, efectivamente había dos previstas, siguen, están ahí los vehículos, y estamos ya por terminar lo necesario para que puedan funcionar.

No sé si estén satisfechas sus inquietudes, señor Representante Jurado.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Armando Jurando Alarid, ¿desea usted o algún otro miembro de su partido, el Revolucionario Institucional, ejercer su derecho de réplica?

EL C. REPRESENTANTE ARMANDO JURADO ALARID (Desde su curul).- Declino, señor Presidente, y agradezco las respuestas del licenciado Gazol.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Para formular su pregunta se concede el uso de la palabra al Representante Belisario Aguilar Olvera, del Partido Popular Socialista.

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

Licenciado Gazol Sánchez: Como afirmaba el Representante Marcos Gutiérrez. El crecimiento de la Ciudad de México y de toda la zona conurbada, fue fruto de la improvisación, como las casas de los pobres que hoy levantan un cuarto y mañana otro, sin un plan arquitectónico que les permita vivir con dignidad, así creció la Ciudad de México, pero creció en base a los intereses económicos. Allá, a fines de los cuarentas, el licenciado Fernando Casas Alemán, que para fortuna de México no llegó a ser candidato a la Presidencia, se construyó el Viaducto Miguel Alemán, y se construyó para darle paso a los automóviles no para el transporte colectivo de pasajeros. Después, habría, de construirse parte del Periférico y el Circuito Interior, todo como un culto al automóvil y con dedicatoria a las empresas ensambladoras de automóviles en nuestro país, todas de capital transnacional.

Desarrollar una ciudad entonces para beneficiar intereses mezquinos, olvidándose del ser humanos, equivale a tener lo que hoy tenemos: una ciudad con un tránsito y una vialidad caóticas. Por eso me satisface la creación de COMETRAVI.

El Partido Popular Socialista ha insistido siempre en la necesidad de crear el Instituto Metropolitano del Transporte, que habrá de planificar, desarrollar, construir, administrar y dirigir el transporte colectivo de pasajeros en

toda la zona metropolitana. Yo considero que esta Comisión Metropolitana para el Transporte y la Vialidad, es un paso importante hacia la consecución de un instituto de las características que yo le he mencionado, y que permitirán avanzar en el problema del transporte de pasajeros.

Veo que también por primera vez se entrelazan el transporte y la vialidad, ambas divorciadas durante muchos años en las distintas obras del Valle de México, mejor conocida como Cuenca.

Esto es importante porque por primera vez se puede pensar en el surgimiento de centros habitacionales en donde lo primero que hay que observar es precisamente el transporte y la vialidad.

Al seguir Ciudad Nezhualcóyotl se pusieron mil obstáculos para evitar que los de Ciudad Nezhualcóyotl vinieran a la Ciudad de México. De eso hoy pagamos tributo muy caro por falta de transporte y en una contaminación que puede asfixiar a la ciudad. Por tanto, COMETRAVI es un paso importante hacia tener algún día una institución que se encargue de la planificación, repito, construcción, administración e impulso de todos los sistemas, de todas las modalidades del transporte colectivo de pasajeros.

Hay algo que el gobierno se ha resistido de manera permanente. Retomando las palabras del Representante Marcos Gutiérrez, efectivamente el subsidio al transporte no es más que un subsidio a los empresarios, porque quien se beneficia de la llegada puntual a sus fuentes de trabajo de los trabajadores, son precisamente los empresarios.

En el planteamiento de mi partido, en cuanto a la creación del Instituto Metropolitano del Transporte, nosotros hemos dicho que éste debe ser financiado al estilo del Instituto Mexicano del Seguro Social.

Las entidades que participen en este beneficio y que además del Estado de México debe agregarse el Estado de Hidalgo, deben contribuir en función de la cantidad del servicio que se les preste al financiamiento del transporte, participar el gobierno federal y además los empresarios.

Deben los empresarios participar el mantenimiento, en la operación y en la construcción del transporte colectivo. La tercera parte son los pasajeros; estos cubrirían un pasaje barato, con un servicio de transporte que en esas condiciones sería cómodo, rápido y directo.

La pregunta es: ¿cuándo se decidirá el gobierno a hacer que los que se benefician del transporte masivo y colectivo de pasajeros sean quienes aporten recursos económicos para modernizar el transporte en esta agobiada cuenca del Valle de México?

Ruta-100, según su Informe no llega a 4 mil unidades. Para un servicio óptimo se requieren 10 mil unidades, se requieren 3 mil unidades del transporte eléctrico y se requiere acabar con el caos que en función de intereses económicos se ha permitido que crezca con el transporte concesionado de microbuses y combis.

No es posible que el propio Departamento del Distrito Federal acepte, por ejemplo, que en la calzada de Tlalpan los microbuses corran paralelamente al Metro, en una competencia desleal, atrofiando el tránsito y contaminando a la ciudad. Poner orden a este transporte concesionado es una exigencia de la población del Distrito Federal.

Me felicito y felicito a la Asamblea de que se abra paso a la placa metropolitana, esto unificará servicios, tarifas; esto hará menos pesado el traslado de miles y miles de personas de una entidad a la otra, porque es cierto que en muchas partes, muchos municipios del Estado de México son municipios dormitorio para trabajadores del Distrito Federal, pero también es cierto que el Distrito Federal en muchas de sus zonas también es dormitorio para muchos trabajadores que radican en el Estado de México.

La placa metropolitana va a contribuir a resolver este grave problema. A estos comentarios yo agradecería de usted también algunos comentarios.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se le concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Muchas gracias señor Presidente, voy a intentar ser muy breve si me lo permite.

Se habla de que la Ciudad de México es ahora lo que es como fruto de la improvisación, esto se presta a comentarios muy extensos y es improvisación, es un modelo económico, es una forma. Yo de lo que parto o de lo que debemos de partir, nosotros que estamos en esta responsabilidad es que tenemos un problema ahora, generado por lo que sea, y tenemos que tratar de resolverlo y no estar viendo hacia atrás de por qué se creó. Así está y tenemos que entrarle.

Sí, conocemos el antiguo planteo, consistente planteo, del Partido Popular Socialista, respecto de la creación del Instituto Metropolitano de Transporte, si no recuerdo mal también incluía al Estado de Hidalgo en una de sus apreciaciones. Bueno estamos caminando ahora con un esfuerzo de coordinación Estado de México con el Departamento del Distrito Federal, vamos a ver qué tanto podemos avanzar en este proceso de coordinación que ustedes mejor que yo lo saben, es complejo, hay que ir construyendo paso por paso para que sea sólido. Me complace que se subraye que es la primera vez que se intentan estas cosas y con posibilidades de que estas cosas sigan adelante.

Por supuesto que COMETRAVI una de su primeras responsabilidades es la elaboración del Plan Integral de Transporte de la zona metropolitana. Ya no hablaríamos del plan integral de transporte de la Ciudad de México o el plan integral de transporte del estado. Hablaríamos del Plan Integral de Transporte de la Zona Metropolitana, con lo cual estaríamos dando un paso importantísimo hacia adelante.

Por supuesto que Ruta-100 debería de tener un parque vehicular mayor, y por supuesto que el Sistema de Transporte Eléctricos deberían de tener un parque vehicular mayor. Ojalá tuviéramos con qué hacer que tuvieran un parque vehicular mayor.

Finalmente, la competencia desleal. Puede sonar ilógico que paralelo al Metro, por Tlalpan, circulen combis, micros y demás. La realidad es

que en este momento, cómo por ahí mencioné, esa línea transporta más de un millón 200 mil personas/día, la tiene absolutamente saturada. Lamentablemente, mientras no abramos más Metro en otras zonas, que de alguna manera desahoguen esa línea, va a seguir esa demanda presionante de transporte, que va a tener que satisfacer el Metro y va a tener que satisfacer los Metros complementarios.

Estamos, como decía hace un momento, eliminando unos cuantos, son unos cuantos para el tamaño del problema, esos 1,400 de que hablaba con lo que la Ruta 8. Pero estas son las formas progresivas, paulatinas, en que podemos ir reduciendo ese parque vehicular que obstruye la Calzada de Tlalpan y otras vialidades importantes. No sé, señor Representante, si eso satisfaga sus inquietudes o sus preocupaciones.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante Belisario Aguilar, ¿desea usted hacer uso de su derecho de réplica?

EL C. REPRESENTANTE BELISARIO AGUILAR OLVERA.- Claro que sí, señor Presidente. Yo entiendo que los compañeros ahora reclamen por el tiempo que pesa sobre nosotros, pero no reclamaron cuando un Representante hizo uso de casi una hora de este tiempo. Así que aquí debemos, en la igualdad de circunstancias y en la pluralidad, de tener todos derechos a intervenir.

Señor Coordinador, es claro que el transporte requiere modernización. Y que el transporte más importante al que debemos recurrir, es al transporte no contaminante. Este se inscribe en el Metro, en los trolebuses, y en el tren elevado. Efectivamente, el Primer Encuentro Parlamentario entre la LI Legislatura local del Estado de México, y la II Asamblea de Representantes, acordaron proponer la construcción de sistemas de transporte que unieran a toda la zona metropolitana, en el que destacaba la construcción del tren elevado, no sólo el proyecto que hoy se presenta, sino muchos proyectos más.

¿Por donde debe pasar el tren elevado? El tren elevado forzosamente tiene que pasar por encima de la superficie, por eso es tren elevado. ¿Por qué sitios de la ciudad? Alguien podría decir, por los

deshabitados. ¿Habrá algún sitio que pueda permitir que penetre el tren elevado, desde el Estado de México al Distrito Federal que esté deshabitado? Sería no conocer la geografía humana de esta cuenca del Valle de México.

La modernización afecta intereses ¿que intereses se van a afectar, en primer lugar? los de los transportistas, los de ese servicio concesionado, y yo me pregunto. ¿En contra del tren elevado no estarán también presionando esos transportistas?

A mí me parece de que se afectan intereses al modernizar el transporte y que se seguirán afectando intereses particulares, es indudable, lo que debemos pensar es en el futuro de la ciudad, una ciudad con riesgo permanente por la contaminación, o una ciudad que modifique sustancialmente el transporte de pasajeros, son alternativas, la ciudad toda, o grupo pequeños, grupos como el del transporte concesionado que yo denunciaba siempre como algo así como la cosa nostra, que chantajea, que presiona ilegítimamente para conservar sus pingües intereses.

Yo creo que el tren elevado finalmente debe ser construido, porque beneficiará a toda la ciudad, no sólo a los que lo utilicen, sino incluso, a las áreas verdes, a las áreas ecológicas que no recibirán esa contaminación y que se encuentran del Desierto de los Leones, o de Cuajimalpa, hasta Tláhuac.

Yo quisiera su opinión en este sentido, señor licenciado y agradezco mucho, soy, creo, el último preguntón, agradezco mucho su sacrificio en esta tribuna, por contestar tantas preguntas de los Asambleístas.

EL C. PRESIDENTE.- Para dar respuestas a los cuestionamientos del Representante Belisario Aguilar, se le concede el uso de la palabra al licenciado Antonio Gazol.

EL C. LICENCIADO ANTONIO GAZOL SANCHEZ.- Muchas gracias, señor Presidente. Con su permiso.

Es claro, todos lo sabemos, que el transporte menos contaminante es el transporte eléctrico, y como usted bien mencionó, el Metro, trolebús o el tren elevado, y efectivamente ¿por donde va a

pasar el tren elevado? pues por-donde sea útil, y es útil, como dije hace un momento, donde vive la gente y a dónde va la gente y donde está la gente, no en otra parte.

No sé, lo confieso, si los transportistas, que usted llama concesionarios, están o no presionando, a mí no se me han acercado para decirme nada; a mí se han acercado algún grupo de vecinos con algunas inquietudes que tenemos la obligación de ir subsanando; tienen dudas, tenemos que diluirlas; tienen preguntas que hacer, tenemos que contestarlas. Es lo que yo he visto que se nos ha acercado a nosotros.

Si hubiera otros intereses detrás de eso, no quisiera imaginarlo, porque entonces tendríamos un problema político de otra naturaleza y de otras particularidades. Si es así obviamente el trato tendría que ser diferente.

Mientras sean inquietudes legítimas de vecinos, por supuesto que las atenderemos. Si vemos que detrás de eso hay otros intereses -insisto-, el trato tendrá que ser absolutamente distinto. Porque efectivamente esos intereses particulares, ningún interés particular puede estar por encima de los intereses de toda la ciudad y de toda la Zona Metropolitana.

Entonces, coincidimos en que el tren elevado se tiene que realizar, no como un capricho, sino como la respuesta a una necesidad planteada de hace mucho tiempo en esta ciudad. Ese y otros más.

Por lo pronto, tenemos que arrancar con eso.

Debo concluir señalando mi agradecimiento, mi enorme agradecimiento por su atención, por su paciencia y por la oportunidad que me han dado de expresar algunos puntos de vista en torno a este problema del transporte, en torno a este problema del tren elevado, en torno a todo lo que tiene que ver con él que nos movamos en esta ciudad para ir a trabajar, para ir a estudiar, para ir a divertirnos, para vivir en esta ciudad.

Les agradezco mucho su atención. Les agradezco mucho su paciencia. Muy amables.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea, agradece al licenciado

Antonio Gazol Sánchez, Coordinador General del Transporte en el Distrito Federal, el Informe que tuvo a bien presentar al Pleno, así como las respuestas que si sirvió dar a las preguntas que le fueron formuladas.

Para acompañar al licenciado Gazol Sánchez, en el momento en que desee retirarse del Salón, se designa en Comisión a los siguientes Representantes: Alberto Ling Altamirano, Arturo Barajas, Belisario Aguilar y Domingo Suárez. A la hora que guste nuestro invitado.

(La comisión cumple su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Consulte la Secretaría en votación económica, si se autoriza a continuar los trabajos de esta Sesión hasta agotar el Orden del Día.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si se autoriza a continuar con la Sesión hasta agotar el Orden del Día.

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

Se autoriza a continuar la Sesión, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar lectura a la comunicación enviada por la Mesa Directiva de la Segunda Comisión, de Administración y Procuraduría de Justicia.

EL C. SECRETARIO.- Por acuerdo del Pleno de esta Comisión, se resolvió regresar para su análisis y discusión a este Pleno el dictamen de la licenciada Silvia Hernández Enríquez, nombrada por el Ejecutivo Federal para ocupar el cargo de Consejera de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, con la siguiente votación: 13 votos a favor, 13 en contra y una abstención. Lo anterior es con la finalidad de que se dé lectura de la presente comunicación en la Sesión del día de hoy.

EL C. PRESIDENTE.- Para presentar un Informe de la Subcomisión nombrada por la Segunda Comisión sobre la situación laboral del ciudadano Rolando Cordera, se concede el uso de la palabra al Representante Domingo Suárez Nimo.

ELC. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Con su permiso, señor Presidente.

Honorable Asamblea: En la Sesión Plenaria del jueves 7 de julio de 1994, fue turnado a la Comisión de Justicia por el Pleno de esta Honorable Asamblea, el dictamen sobre la propuesta de la Senadora Silvia Hernández Enríquez, para integrarse como miembro del Consejo de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Al determinar el Pleno que se turnara a la Comisión de Justicia para analizar la condición laboral del ciudadano licenciado Rolando Cordera Campos, miembros también del Consejo de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, se envió con el fin de determinar si su estatus determinaría si se excede o no el número de supuestos que impedirían la aceptación de la ciudadana Senadora Silvia Hernández Enríquez como miembro de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Por lo anterior, la Mesa Directiva de la Segunda Comisión convocó a una reunión de trabajo en la que se discutió ampliamente el tema, y resultado de la discusión y análisis, se nombró una Subcomisión integrada por el Representante Carlos Hidalgo Cortés, el Representante Arturo Barajas Ruíz, y el Representante Domingo Suárez Nimo, con el fin de que se entrevistaran con expertos en la materia, con el fin de definir la situación que guardaba el ciudadano licenciado Rolando Cordera Campos, como miembro del Consejo Consultivo del Programa Nacional de Solidaridad.

De las consultas realizadas y del análisis del caso, que dó claro a los miembros de la Subcomisión la relación jurídica existente entre el licenciado Rolando Cordera Campos con el Consejo Consultivo del Programa Nacional de Solidaridad, de lo cual se desprende que sus relaciones consisten en trabajos de investigación y coordinación y que sólo media un contrato de servicios profesionales el cual tiene firmado con la Secretaría de Desarrollo Social.

Asimismo, el ciudadano licenciado Rolando Cordera Campos manifestó su deseo personal de que quedara claro ante esta II Asamblea de Representantes la situación prevaleciente que tiene como miembro del Consejo Consultivo del

Programa Nacional de Solidaridad. Asimismo, manifiesta de que existen antecedentes en el que se le conminó en su momento a hacer su declaración patrimonial ante la Secretaría de la Contraloría General de la Federación y en la que se consideró que no estaba obligado a hacerla en virtud de no ser servidor público, cosa que fue reconocida.

Como complemento de todo lo anterior, se pidió orientación e información a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, habiéndose recibido diversas jurisprudencias que acompañamos a este informe en las que se establece que al no existir dependencia y subordinación no existe relación laboral.

Por lo anterior, señor Presidente, ruego a usted, en virtud de que el retorno a la Comisión del dictamen a que hemos hecho referencia fue exclusivamente para determinar lo que aquí se está informando, se someta a votación del Pleno de esta Honorable Asamblea el multicitado dictamen de la Senadora Silvia Hernández Enríquez, para que forme parte como miembro del Consejo de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y que en caso de ser procedente se le cite a rendir la protesta de Ley...

ELC. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO ALVAREZ (Desde su curul).- Señora Presidenta, ¿me permite el orador hacerle una pregunta?

LA C. PRESIDENTA.- Representante Suárez Nimo, el Representante Hiram le quiere hacer una pregunta. ¿La acepta?

ELC. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Con mucho gusto, si está dentro de mi capacidad.

ELC. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO ALVAREZ (Desde su curul).- Señor Representante, menciona usted en el Informe del cual nos acaba de dar lectura que se consultó a expertos en la materia. Yo quisiera que fuera usted tan amable de proporcionarnos el nombre de esos expertos y cuál fue concretamente la respuesta que se dio, por una parte.

Otra, si para usted es lo mismo el concepto jurídico administrativo de servicio público con

relación laboral a que se refiere el informe la Suprema Corte de Justicia.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Yo le rogaría, en atención a que mi profesión no es la de derecho, si me repite la segunda parte por favor, con todo respeto.

EL C. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO ALVAREZ (Desde su curul).- Con mucho gusto, señor Representante: si para usted qué relación tiene el concepto de dependencia laboral de trabajo a que se refiere usted en la cita que hace como consulta a la Suprema Corte de Justicia con el concepto jurídico administrativo de servicio público que es lo que estamos tratando de dilucidar, si el señor Rolando tiene o no tal carácter.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Empezaré por lo que usted me pregunta en segundo término.

Para mí, desde mi punto de vista, no existe el concepto de dependencia laboral porque no es un trabajador de la Secretaría de Desarrollo Urbano; es un prestador de un servicio; él está dando una asesoría; ni tiene empleados ni tiene dependencia ni tiene patrón; tiene una comisión a la cual atiende.

Servicio público no lo presta, porque él no atiende al público, él está única y exclusivamente dando una asesoría en un determinado tema, ya sea de carácter indígena, ya sea de carácter político, ya sea de carácter social, puede ser un estudio comparado. Por lo tanto yo no puedo aceptar de que se me quiera encasillar a que existe una dependencia laboral de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, desde mi punto de vista...

EL C. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO SANCHEZ (Desde su curul).- Al señor Presidente y al señor Representante con todo respeto les pregunto si me permiten una réplica a la respuesta que nos acaba de dar el Representante.

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Sí, con todo gusto don Hiram.

EL C. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO SANCHEZ (Desde su curul).- Señor Representante

tante no estamos discutiendo que el señor sea un empleado de nadie, no tiene que ver nada la relación, eso no nos interesa. El servicio al público usted lo circunscribe a que presta un servicio al público; al señor que tiene una miscelánea presta un servicio al público y no por eso es funcionario público. Ustedes consultaron expertos, según dice su Informe, en derecho administrativo. Mi pregunta es, qué concepto jurídico-administrativo les dieron a ustedes en relación con lo que es el servicio público y en consecuencia un servidor público, ¿qué es para esos expertos el concepto de servidor público?

EL C. REPRESENTANTE DOMINGO SUAREZ NIMO.- Tiene usted toda la razón, cuanto más ilustremos el caso más esclareceremos el ambiente que existe. Tomamos 3 personas, en mi caso concreto a mí se me pidió que hablara con el doctor Carlos Llano, pero yo quisiera rogarles me transmitieran el escrito de la Dirección Jurídica de la Secretaría de Gobernación al tenor, para que quede más claro el ambiente que vuelve a prevalecer en esta sala y cuáles fueron las fuentes que se tuvieron, le podemos dar la de la Comisión de Derechos Humanos, pero creo que la más contundente por lo que se trató dentro de la Comisión, es la que se tiene de la Secretaría de Gobernación, porque ahí se pidió que ese fuera el canal porque de ahí provenía el nombramiento, de ahí venía, de esta institución.

Leo textual:

México, D. F. a 12 de julio de 1994.

Representante licenciada María del Carmen Segura Rangel, Presidenta de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia de la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal; Presente:

Respecto a la calidad de servidor público que tengan los integrantes del Consejo Consultivo de la Comisión del Programa Nacional de Solidaridad, diremos que el Consejo Consultivo aún cuando supone una obra de interés público a ejecutar, esa finalidad es perseguida bajo la iniciativa y autoridad de una persona de derecho público.

En este caso la Comisión mencionaba, careciendo entonces el consejo de carácter

operativo, según lo dispone el acuerdo 2o., párrafo 4o., del que crea la Comisión Nacional del Programa Nacional de Solidaridad como órgano de coordinación y de definición de las políticas, estrategias y acciones que en ámbito de la administración pública se emprendan, siendo el caso de excepción el de los miembros del Consejo que representen a alguna dependencia o entidad del sector público integrante, pero no por pertenecer al Consejo sino por su carácter anterior, en este sentido nunca los representantes de los núcleos indígenas ni de los sectores social y privado, o los especialistas reconocidos en el campo de las ciencias sociales, por su propia naturaleza, podrían ser considerados servidores públicos.- Por otra parte, desde la perspectiva de la responsabilidades, no existe la posibilidad de aplicar a los miembros del Consejo sanción en virtud de que no se encuentran en los supuestos del artículo 108, párrafo 1o., de la Constitución General de la República. En principio, dicho cargo debe entenderse como honorario y no existe ninguna disposición legal que le de carácter de servidor público a los integrantes del Consejo por el hecho de serlo. Atentamente.- Sufragio Efectivo, No Reección. Licenciado José Luis Ramos Rivera, Director General de la Secretaría de Gobernación, Dirección General de Asuntos Jurídicos."

Creo que esto ampliamente satisface la duda existente. Por lo pronto, señor Presidente, creo haber dado contestación, en una parte con mi conocimiento personal, y en otra auxiliándome del oficio de la Secretaría General de Asuntos Jurídicos, de lo que aquí se encuentra pendiente de resolución.

Por su atención, Honorable Asamblea, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea, si es de aprobarse el dictamen de la Segunda Comisión de Administración y Procuración de Justicia...

Dígame, compañera Representante Carmen Segura.

LA C. REPRESENTANTE CARMEN SEGURA RANGEL (Desde su curul).- Solicito la palabra para razonar el voto de mi Partido.

EL C. PRESIDENTE.- Para razonar el voto del Partido Acción Nacional, se concede el uso de la palabra a la Representante Carmen Segura.

LA C. REPRESENTANTE CARMEN SEGURA RANGEL.- Muchas gracias, señor Presidente. Compañeras y compañeros Representantes:

Hace un momento el Representante Domingo Suárez Nimo señaló que hubo claridad en los conceptos que tomamos en cuenta el día de ayer para acordar que el dictamen de Silvia Hernández volviera a ser considerado en este Pleno. En honor a la verdad, siento que dentro de la discusión que tuvimos el día de ayer por la tarde, en lugar de aclarar los conceptos, los confundimos todavía más.

Cuando en el caso de la compañera Amalia García, que este fue considerado por parte de nosotros, no hubo cuestionamiento respecto de si era o no servidora pública. Todos dimos por hecho que lo era.

En caso es que el día de ayer y el día de hoy, nuevamente se insistió, tanto por Representantes del Partido Revolucionario Institucional, como del Partido del Frente Cardenista, y recuerdo que en debate de la Sesión pasada, por el Representante del PPS, respecto de que un representante popular no es servidor público.

De acuerdo con esto, se viene a innovar y a transformar todos los conceptos del derecho administrativo. Hasta donde mis rudimentarios conocimientos en esta materia me permiten establecer un punto de vista, yo considero que los representantes populares sí somos servidores públicos, ya que desde el punto de vista del derecho administrativo, podemos considerar tres categorías de servidores públicos.

La primera de ella, aquellos servidores públicos con fuero; la segunda, los servidores públicos sujetos a juicio político, y la tercera categoría, los servidores públicos ordinarios, que podríamos clasificar en trabajadores de confianza y en trabajadores de base. Pero esto lo confirma el artículo Segundo de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que establece que son sujetos de esta Ley, los servidores públicos mencionados en el párrafo primero y tercero del artículo 108 Constitucional,

y todas aquellas personas que manejen o apliquen recursos económicos federales.

En este sentido, yo entiendo que somos Representantes populares y al mismo tiempo servidores públicos, los que estamos en este momento presentes. El caso es que el día de ayer ya se estaba estableciendo que no lo éramos.

Entonces el caso de Silvia Hernández sería en ese supuesto, irrelevante, para considerar si excede o no el tope establecido por el artículo 11 de la Ley que crea la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Por otra parte, el Consejo Consultivo de la Comisión del Programa Nacional de Solidaridad, es un órgano creado por acuerdo del Ejecutivo Federal, con fecha 27 de diciembre de 1988, el que en su punto segundo, párrafo IV, establece que la Comisión contará con un consejo, es decir, se refiere a la Comisión Nacional de Solidaridad, contará con un Consejo Consultivo formado con representantes de las dependencias y entidades integrantes de la misma, de los núcleos indígenas más importantes y de los sectores social y privado, así como especialistas de reconocido prestigio en el campo de las ciencias sociales vinculadas con el objeto y funciones de la propia Comisión.

En dicho comité se expresarán las opiniones y propuestas que conduzcan a definir las bases de concertación en los programas que define la Comisión. De tal manera que es un Consejo Consultivo de una Comisión Intersecretarial que apoya diversas dependencias que forman parte de la Administración Pública Federal en el cumplimiento de sus funciones.

En este acuerdo de creación se está haciendo mención a particulares, por lo que este sentido; es decir, en rigor, no solamente el titular del Consejo Consultivo, sino todos los integrantes del Consejo, mientras ejerzan este cargo, son servidores públicos, ya que trasciende esta función a la Comisión misma.

Por estas consideraciones que acabamos de presentar, el Partido Acción Nacional votará en

contra, en razón de que de ninguna manera queda perfectamente claro si el caso de Rolando Cordera es o no servidor público, y ahora ya retrocedimos, porque también, de acuerdo con la posición de los compañeros del PRI y de otros partidos, ya tampoco los representantes populares somos servidores públicos.

Muchas gracias por su atención.

EL C. PRESIDENTE.- Para razonar el voto del Partido de la Revolución Democrática, se concede el uso de la palabra a la Representante Adela Salazar.

LA C. REPRESENTANTE ADELA SALAZAR CARBAJAL.- Señor Presidente; señores Representantes:

En la anterior Sesión se discutió ampliamente y por muchas horas sobre la elección de los Consejeros de la Comisión de Derechos Humanos en el Distrito Federal, y se aclaró que de acuerdo con el artículo 11 de la Ley de la Comisión de Derechos Humanos, del 22 de junio de 1993, se expresa que solamente de los diez Consejeros, se admiten a tres que no tengan el cargo, comisión o empleo como servidor público.

Actualmente se aclaró que por lo menos hay tres Consejeros que tienen esa calidad, por lo que si no queremos violar la ley, la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, no podemos aceptar a otra Consejera que tenga esas características.

La Presidenta de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia, la compañera Carmen Segura, mandó a pedir un Informe a la Comisión de Derechos Humanos el 8 de julio del presente año, informando que queríamos tener la relación completa de los Consejeros, para saber cuál era su situación real.

Entonces, el doctor Luis de la Barrera Solórzano mandó la respuesta que considero yo que no fue completa, porque nada más mando a decir, por ejemplo: Néstor de Bueno Lozano, abogado litigante. Cuando sabemos que tiene otro puesto. Y así hizo de todos. Y de Rolando Cordera, que está en el tercer lugar, dice: conductor de NEXOS-TV, Presidente del Consejo Consultivo del Programa Nacional de Solidaridad.

De acuerdo con el artículo 108 de la Constitución, que está por encima de cualquier interpretación que dé la Secretaría de Gobernación, porque esto es la Constitución, queda aclarado: para los efectos de las responsabilidades a que alude este título, se refutarán como servidores públicos a los Representantes de elección popular -que somos nosotros- a los miembros de los Poderes Judicial, Federal y Judicial del Distrito Federal, a los funcionarios y empleados y en general a toda persona que desempeñe un empleo, cargo o comisión de cualquier naturaleza, en la administración pública, federal o en el Distrito Federal, quienes serán responsables por los actos u omisiones en que incurran en el desempeño de sus respectivas funciones.

Aquí está establecido claramente quiénes son servidores públicos. Y en ningún momento está poniendo como característica que tenga que recibir dinero. Y en el caso de Rolando Cordera, sabemos que sí recibe y recibe bastante. Bueno, pero no es eso lo que está a discusión. Está a discusión si se le debe de considerar como servidor público, y lo es.

Por eso yo quiero llamar la atención a esta Asamblea de Representantes, que estamos obligados a respetar nuestra Constitución, y estamos también obligados a respetar todas las leyes que nos rigen, y que habiendo otras personas que pueden ocupar el puesto, que no aceptamos a Silvia Hernández y que inclusive aquí a la Comisión de Derechos Humanos se le diga que queremos aclarar la situación real que tienen cada uno de los Consejeros.

Eso es en bien de nuestra calidad como gentes respetables, y que no porque a fuerza los del PRI quieren imponer a Silvia Hernández, no les permita pasar sobre la Constitución. Por lo tanto, mi partido, los miembros del Partido, votaremos en contra de esa designación, porque no vamos a aceptar violar la ley.

EL C. PRESIDENTE.- Consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea si es de aprobarse el dictamen de la Segunda Comisión, de Administración y Procuración de Justicia,

sobre el nombramiento de la ciudadana Silvia Hernández Enríquez, como Consejera de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse el dictamen de la Segunda Comisión, de Administración y Procuración de Justicia a que se ha hecho referencia...

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, compañera Secretaria. Dígame, señor Representante.

EL C. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO ALVAREZ (Desde su curul).- Estamos, señor Presidente, tratando el punto cuatro del Orden del Día, es comunicación de la Segunda Comisión, de Administración y Procuración de Justicia, falta todavía, entiendo yo, si no es así que se me aclare.

EL C. PRESIDENTE.- Perdone, compañero Representante, pero eso se leyó en primera instancia, después se leyó el Informe de la Subcomisión nombrada para tal efecto, posteriormente se dio oportunidad para razonar en voto, en este momento vamos a solicitar a la Secretaría consulte a la Asamblea en votación económica si es de aprobarse el dictamen de la Segunda Comisión, de Administración y Procuración de Justicia.

EL C. REPRESENTANTE HIRAM ESCUDERO ALVAREZ (Desde su curul).- Señor Presidente. Yo quiero dejar asentado mi extrañamiento por el trámite, con todo respeto, y además solicitar que la votación se lleve a cabo de manera nominal.

EL C. PRESIDENTE.- Consulte la Secretaría en votación nominal si es de aprobarse el dictamen de la Segunda Comisión, de Administración y Procuración de Justicia.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación nominal, se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse el dictamen de la Segunda Comisión, de Administración y Procuración de Justicia a que se ha hecho referencia. Se va a proceder a recoger la votación nominal. Se ruega a los señores Representantes

decir en voz alta su nombre, así como el sentido de su voto. Se solicita a la Oficialía Mayor haga el anuncio a que se refiere el artículo 88 del Reglamento Interior. Sara Villalpando, por la afirmativa. Jorge Castellanos, por la negativa y las abstenciones. Comenzamos de derecha a izquierda.

(Se procedió a recoger la votación nominal)

LA C. SECRETARIA SARA VILLALPANDO NUÑEZ.- Señor Presidente, el resultado de la votación es el siguiente: 32 votos a favor, 13 votos en contra y 2 abstenciones.

Aprobado, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Comuníquese a los ciudadanos Presidente de la República, Secretario de Gobernación, Jefe del Departamento del Distrito Federal y Presidente de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Cítese a la licenciada Silvia Hernández Enríquez para que comparezca ante el Pleno de esta Asamblea el próximo día 14 de los corrientes a las 11:00 horas, a fin de rendir la propuesta de Ley.

Continúe la Secretaría con el Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- El siguiente punto del Orden del Día es la presentación, discusión y aprobación en su caso de tres dictámenes de la Décima Sexta Comisión, de Población y Desarrollo, sobre las siguientes propuestas:

- 1.- Elaboración de una nueva epístola matrimonial para el Distrito Federal.
- 2.- Establecimiento de un curso matrimonial para los futuros contrayentes.
- 3.- Programa cultural sobre la importancia social, familiar y personal de la tercera edad.

EL C. PRESIDENTE.- En virtud de que los dictámenes de referencia han sido distribuidos a los señores Representantes, como lo establece el artículo 80 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea si se dispensa

su lectura y se ponen a discusión de inmediato en conjunto.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si se autoriza que se dispense la lectura de los dictámenes y se pongan a discusión en conjunto.

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

Aprobaron, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Están a discusión los dictámenes de la Décima Sexta Comisión a que se ha hecho referencia anteriormente.

En los términos del artículo 82 del Reglamento, se abre el registro de oradores ¿Oradores en contra?

No habiendo quien haga uso de la palabra, consulte la Secretaría en votación económica si son de aprobarse los tres dictámenes de la Décima Sexta Comisión.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si se aprueban los tres dictámenes de la Décima Sexta Comisión que se han mencionado anteriormente.

Los que estén porque se apruebe, favor de poner de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Abstenciones.

Aprobado, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Hágase del conocimiento de las autoridades correspondientes para los efectos a que haya lugar, insértese en el Diario de los Debates.

Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo

Dictamen a la propuesta sobre la elaboración de una nueva epístola matrimonial para el Distrito Federal.

Honorable Asamblea:

A la Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo, fue turnada para su estudio y dictamen, la propuesta sobre la elaboración de una nueva epístola matrimonial para el Distrito Federal, que presento a nombre de esta Comisión, el ciudadano Representante Rogelio Zamora Barradas.

Esta Comisión, con fundamento en el artículo 43 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, y en uso de las facultades que le otorga el Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, con base en lo dispuesto por los artículos 45 y 58 del mismo Reglamento, se permite proponer el presente dictamen, bajo los siguientes:

Antecedentes

La propuesta de expedir una convocatoria sobre la elaboración y presentación de un nuevo texto de epístola matrimonial para el Distrito Federal, fue presentada al Pleno de esta Honorable Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a nombre de la Comisión de Población y Desarrollo, por el ciudadano Representante Rogelio Zamora Barradas, en la Sesión ordinaria celebrada el 8 de julio de 1993.

La Mesa Directiva turno la propuesta, materia del presente dictamen, a la Décimosexta Comisión de esta Asamblea, el mismo 8 de julio de 1993. Recibida la propuesta, la Comisión se reunió, con fecha 7 de julio de 1994, para conocer, analizar, deliberar y concluir con respeto a la misma y dictaminar en los términos del presente documento, bajo las siguientes:

Consideraciones

Esta II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a través de su Comisión de Población y Desarrollo, se ha preocupado por examinar diversos aspectos reglamentarios y programáticos que inciden en la formación y desarrollo de la familia, la cual constituye la base de nuestra organización social y de la dinámica poblacional. En particular, ha identificado la necesidad de fortalecer la unión matrimonial, núcleo de la familia, a través de acciones informativas y que contribuyan a la mejor

integración de la pareja y a la toma de decisiones compartidas y responsables en su seno.

En este contexto, se advierte también la importancia que, por su solemnidad y simbolismo, tenía la antigua "Epístola de Melchor Ocampo", en la celebración del matrimonio civil, así como la necesidad de recuperar el valor de un mensaje de esta naturaleza, pero adecuado a los cambios experimentados por nuestra sociedad en el lapso de un siglo.

Una de las principales transformaciones en este sentido es, como se hace notar en la propuesta, el nuevo papel que la mujer desempeña en la familia y en la vida económica, social, política y cultural del país. La creciente participación de la mujer en todos los ordenes y el reconocimiento explícito de su igualdad jurídica, deben estar reflejados en un mensaje que se dirija a las parejas que contraen matrimonio, de tal modo que, a la vez que se de realce a la ceremonia misma, se haga énfasis en los valores de equidad, respeto mutuo y corresponsabilidad, que son la base de la familia en la sociedad moderna.

Cabe mencionar que, como un reconocimiento explícito de la necesidad de actualizar el mensaje para los contrayentes, en los estados de Hidalgo y Zacatecas se ha incorporado en la celebración del acto matrimonial, la lectura de un nuevo texto, denominado "Carta Familiar", que recoge varios de los conceptos antes mencionados. Sería conveniente tomar en cuenta este antecedente para la adopción de una nueva epístola matrimonial en el Distrito Federal.

Por otra parte, se destaca también la importancia de la participación de la ciudadanía en la elaboración de propuestas para actualizar la mencionada epístola, a través de una convocatoria pública y amplia sobre el particular, lo cual permitiría enriquecer el nuevo texto de la misma.

Por lo antes expuesto, la Décimosexta Comisión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, propone al Pleno el siguiente:

Dictamen

Primero.- Se recomienda al Departamento del Distrito Federal, la expedición de una convocatoria

para la elaboración y presentación de propuestas, sobre un nuevo texto de la epístola, para que sea leída durante la celebración del matrimonio civil en el Distrito Federal.

Segundo.- Se recomiende al Departamento del Distrito Federal, suscribir la convocatoria respectiva, y oportunamente, en su caso girar las instrucciones correspondientes, para el establecimiento formal del texto resultante.

Así lo acordaron los integrantes de la Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo, a los siete días del mes de julio de mil novecientos noventa y cuatro, quienes firman al calce para constancia.

Los siguientes Representante: Hilda Anderson Nevárez, Presidenta; Carlos Ernie Omaña Herrera, Vicepresidente; Rosa María Hernández Romero, Secretaria; Rodolfo Fragoso Valenzuela, Mario Carrillo Huerta, Javier Ariel Hidalgo Ponce, Rogelio Zamora Barradas.

Segundo Dictamen

Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo

Dictamen a la propuesta sobre el establecimiento de un curso prematrimonial para los futuros contrayentes, en el Distrito Federal.

Honorable Asamblea:

A la Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo, fue turnada para su estudio y dictamen, la propuesta sobre el establecimiento de un curso prematrimonial para los futuros contrayentes, en el Distrito Federal, que presento a nombre de esta Comisión, la Representante Hilda Anderson Nevárez, Presidenta de la misma.

Esta Comisión, con fundamento en el artículo 43 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, y en uso de las facultades que le otorga el Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, con base en lo dispuesto por los artículos 45 y 48 del mismo Reglamento, propone el presente dictamen, bajo los siguientes:

Antecedentes

La propuesta de referencia plantea que, a través de los juzgados del registro civil, se lleven a cabo cursos prematrimoniales obligatorios y se proporcione material informativo a los futuros contrayentes, sobre los siguientes temas:

- Derechos y obligaciones de la mujer y el varón, como individuos y como padres de familia;
- Responsabilidades de la pareja y la familia con la sociedad;
- Régimen patrimonial en el matrimonio (separación de bienes o sociedad conyugal);
- Salud y planificación familiar; y
- Cuidado, desarrollo y educación de la familia y de los hijos.

Con este propósito, se sugirió convocar la participación de profesionales de amplia capacidad y experiencia en los campos de la salud, la educación y el derecho, para capacitar al personal seleccionado que impartiría estos cursos; asimismo, integrar los materiales impresos mas adecuados, que han sido o sean producidos por diversas instituciones.

Con estos elementos, la propuesta de referencia fue presentada al Pleno de esta Honorable Asamblea, por la Representante Hilda Anderson Nevárez, en la Sesión Ordinaria celebrada el 8 de julio de 1993.

La Mesa Directiva turno la propuesta, materia del presente dictamen, a la Décimosexta Comisión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, con fecha 8 de julio de 1993.

Recibida la propuesta, la Comisión se reunió con fecha 7 de julio de 1994, para conocer, analizar, deliberar y concluir con respecto a la misma y dictaminar en los términos del presente documento, bajo las siguientes:

Consideraciones

Esta II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a través de su Comisión de Población y Desarrollo, ha procurado tomar conocimiento y

promover acciones concretas acerca de los aspectos socioculturales que en mayor medida afectan la dinámica de la población en nuestro país y, en particular, en el Distrito Federal tal en el caso de la institución matrimonial, que tiene como fin servir de fundamento a la familia, y que está es el núcleo esencial de la sociedad; que es también, una de las instituciones fundamentales del derecho y de la vida en todos sus aspectos; que solo constituye un estado civil, sino que determina un régimen patrimonial; y que por lo tanto, en esa medida, es el eje de la organización social y del desarrollo poblacional.

Por lo anterior, la importancia central del matrimonio para los individuos y la colectividad, ha sido manifiestamente reconocida por las principales organizaciones cívicas, políticas y religiosas; muchas de ellas destinan, en efecto, especiales esfuerzos al brindar determinadas enseñanzas y orientaciones a las parejas antes de que contraigan matrimonio. El Estado de México y, en este caso, el gobierno del Distrito Federal, ha reconocido también la importancia de apoyar ampliamente a la pareja y a la familia, con vista a un mayor bienestar y una participación más equitativa de sus miembros en todos los aspectos; sin embargo, aun no se ha instituido y sistematizado, como tarea de interés público y social, la preparación de las parejas próximas a celebrar su unión matrimonial.

Esta preparación sería de gran trascendencia en aspectos tan fundamentales para la familia, como son el conocimiento y respeto mutuo de los derechos de la mujer y el varón, así como de sus obligaciones; la significación y responsabilidad que representan los hijos, y la mejor forma de decidir sobre la conformación y el desarrollo de su familia.

A su vez, el Registro Civil, institución de especial raigambre republicana, puede ser el medio más adecuado para llevar a cabo estos cursos prematrimoniales, siempre y cuando se cuente con el personal debidamente capacitado y el apoyo de las instituciones que, desde hace varias décadas, han trabajado los temas relativos a la educación para la vida familiar.

Por lo antes expuesto, la *Décimosexta Comisión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal*, propone al Pleno el siguiente:

Dictamen

Unico.- Que se recomiende al Departamento del Distrito Federal la conveniencia de poner en practica la propuesta de referencia, con el propósito de que, a través de las instancias correspondientes, se considere la mejor forma de instrumentarla; a efecto de que la Dirección General del Registro Civil, mediante los mecanismos que se acordaren, lleve a cabo el establecimiento de los cursos prematrimoniales para los futuros contrayentes, que se proponen.

*Así lo acordaron los integrantes de la *Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo*, a los siete días del mes de julio de mil novecientos noventa y cuatro, quienes firman al calce para constancia.*

Los siguientes Representante: Hilda Anderson Nevárez, Presidenta; Carlos Ernie Omaña Herrera, Vicepresidente; Rosa María Hernández Romero, Secretaria; Rodolfo Fragozo Valenzuela, Mario Carrillo Huerta, Javier Ariel Hidalgo Ponce, Rogelio Zamora Barradas.

Tercer Dictamen

Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo

Dictamen a la propuesta sobre la población de la tercera edad en el Distrito Federal.

Honorable Asamblea:

*A la *Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo*, fue turnada para su estudio y dictamen, la propuesta relativa a la población de la tercera edad en el Distrito Federal, que presento a nombre de esta Comisión, el ciudadano Representante José Luis González Sánchez.*

Esta Comisión, con fundamento en el artículo 43 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, y en uso de las facultades que le otorga el Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, con base en lo dispuesto por los artículos 45 y 48 del mismo

reglamento, se permite proponer el presente dictamen, bajo los siguientes:

Antecedentes

La propuesta de recomendar a las autoridades competentes, diversas acciones de apoyo a la población de la tercera edad en el Distrito Federal, fue presentada al Pleno de esta Honorable Asamblea de Representantes del Distrito Federal, por el ciudadano Representante José Luis González Sánchez, a nombre de la Comisión de Población y Desarrollo, en Sesión Ordinaria celebrada el 8 de julio de 1993.

La Mesa Directiva turno la propuesta, materia del presente dictamen, a la Décimosexta Comisión de esta Asamblea, el mismo 8 de julio de 1993. Recibida la propuesta, la Comisión se reunió con fecha 7 de julio de 1994, para conocer, analizar, deliberar y concluir con respecto a la misma, y dictaminar en los términos del presente documento, bajo las siguientes:

Consideraciones

Esta II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a través de su Comisión de Población y Desarrollo, ha procurado analizar y llamar la atención sobre la situación actual, las perspectivas y las necesidades de los principales grupos que conforman nuestra población, uno de los cuales, y cuyos requerimientos son especialmente significativos, es la población de la tercera edad.

Al respecto, son encomiables los esfuerzos que lleva a cabo el Instituto Nacional de la Senectud, por apoyar a las personas de edad avanzada con varias medidas de tipo social y cultural, así como diversas acciones que en este mismo sentido impulsa el Departamento del Distrito Federal.

El propósito de la propuesta examinada, a juicio de esta Comisión, es el de impulsar y fortalecer estas acciones procurando llevar las más cerca de la población, como sería el caso, a través de las delegaciones políticas del Departamento del Distrito Federal se enfatiza, asimismo, la importancia de incluir el tema de la tercera edad en los programas de información, educación y comunicación en materia de población y vida familiar.

Por el cambio demográfico que experimenta el país, la proporción de personas en edad avanzada continuara incrementandose en las próximas décadas; ellas habrán de enfrentarse a cambios económicos y sociales cada vez más acelerados, por lo que desde ahora deben fortalecerse la conciencia social y la capacidad institucional en torno al significado y los requerimientos de una vejez digna, como parte del patrimonio de nuestra sociedad.

Por lo anterior, la Décimosexta Comisión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal propone al Pleno el siguiente:

Dictamen

Primero.- Recomendar al Departamento del Distrito Federal que en coordinación con el Instituto Nacional de la Senectud (INSEN) y de más instancias competentes, se lleven a cabo las siguientes acciones:

- Llevar a cabo un amplio programa cultural sobre la importancia social familiar y personal de la tercera edad;

- Establecer, en cada Delegación Política, centro de atención al anciano, en los que se proporcione apoyo y orientación sobre aspectos laborales, jurídicos, psicológicos, de salud y recreativos, entre otros;

- Asignar mayores recursos para el mejoramiento y la dignificación de los asilos para ancianos; y

- Gestar, ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, el otorgamiento de un descuento del 50% en las cuotas del seguro voluntario para las personas mayores de 60 años de edad.

Segundo.- Que se recomiende a la Secretaría de Educación Pública y al Consejo Nacional de Población, el dar mayor y especial atención en la población, a la situación, perspectiva y derechos del anciano, en el sentido del ciclo de vida familiar y ante los cambios socioeconómicos y demográficos del país y de cada región o localidad.

Así lo acordaron los integrantes de la Décimosexta Comisión de Población y Desarrollo, a los siete días del mes de julio de mil novecientos noventa y cuatro, quienes firman al calce para constancia.

Los siguientes Representante: Hilda Anderson Nevárez, Presidenta; Carlos Ernie Omaña Herrera; Vicepresidente; Rosa María Hernández Romero, Secretaria; Rodolfo Fragoso Valenzuela, Mario Carrillo Huerta, Javier Ariel Hidalgo Ponce, Rogelio Zamora Barradas.

Prosigua la Secretaría con el Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- El siguiente punto del Orden del Día es el dictamen que presenta la Subcomisión de la Tercera Comisión de Uso del Suelo, en relación con la ZEDEC de la Colonia Insurgentes San Borja.

EL C. PRESIDENTE.- Tenga a bien la Secretaría a dar lectura al dictamen que presenta la Subcomisión de la Tercera Comisión de Uso del Suelo.

LA C. SECRETARIA.- Dictamen que presenta la Tercera Comisión.

Considerando:

1.- *Que la colonia Insurgentes San Borja es una de las pocas colonias en esa zona de la Delegación Benito Juárez que guarda un carácter eminentemente habitacional, con un estilo arquitectónico bastante homogéneo que vale la pena conservar, ya que no se volverá a repetir y con importantes áreas verdes que se deben preservar.*

2.- *Que en reunión celebrada por la Comisión con un importante grupo de vecinos de la mencionada colonia, estos manifestaron su inconformidad con la resolución dada por las autoridades con respecto al uso del suelo permitido en la colonia, por lo que solicitan que la colonia Insurgentes San Borja se conserve con el uso de suelo actual, esto es habitacional.*

3.- *Que en el acuerdo publicado el 10 de enero de 1993 en el Diario Oficial de la Federación en el que se declara como Zona Especial de Desarrollo Controlado a la Colonia Insurgentes San Borja, se permite que 58 predios cambien el uso del suelo de habitacional a oficinas corporativas, sin que se les exijan cajones de estacionamiento adicionales.*

4.- *Que los cambios de uso del suelo aprobados para estos 58 predios afectarán la calidad de vida del conjunto de la colonia, pues los predios se encuentran dispersos a lo largo y ancho de la misma, lo que ha causado la inconformidad de los vecinos, exceptuando a los propietarios de los predios beneficiados por el cambio.*

Por lo antes expuesto y en base al artículo 120 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal se presenta la siguiente:

Propuesta

Primero.- Que la ZEDEC de la Colonia Insurgentes San Borja, debe ser revisada y modificada para que realmente cumpla con el objetivo de preservar la calidad de vida de quienes viven ahí dándole a esos 58 predios el uso que les corresponde esto es habitacional unifamiliar y pudiéndose en esos casos dar la posibilidad de convertir las casas en duplex.

Segundo.- Se deberá revisar lo relativo a estacionamientos y fusión de predios, y una vez hechas estas adecuaciones y las que la mayoría de los vecinos consideren pertinentes, se vuelva a publicar la ZEDEC de la Colonia Insurgentes San Borja, en un tiempo no mayor a 60 días.

Firman los siguientes Representantes: Roberto Campa Cifrián, Presidente; Javier Hidalgo Ponce, Vicepresidente; Guadalupe Pérez de Tron, Secretaria; Ernesto Aguilar Apis, Belisario Aguilar Olvera, Alberto Banck Muñóz, Laura Itzel Castillo Juárez, Jaime del Río Navarro, José Luis González Sánchez, Rodolfo Fragoso Valenzuela, Hugo Díaz Thomé, Enrique Gutiérrez Cedillo, Genaro Martínez Moreno, Carlos Ernie Omaña Herrera, José Bernardo Quezada Salas, Alfonso Ramírez Cuellar, Domingo Suárez Nimo, María Valdéz Romero, Sara Villalpando Núñez, y José Antonio Zepeda López.

Salón de Sesiones de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal a los 7 días de julio de 1994.

LA C. PRESIDENTA.- En virtud de que el dictamen de referencia ha sido repartido en los térmi-

Gobierno Interior de la Asamblea, está a discusión.

Se abre el registro de oradores.

Oradores en contra.

No habiendo quien haga uso de la palabra, consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea si es de aprobarse el dictamen de la Subcomisión de la Tercera Comisión, sobre la ZEDEC de la Colonia Insurgentes San Borja.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse el dictamen de referencia.

Los que estén porque se apruebe, favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobado el dictamen, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Hágase del conocimiento del ciudadano Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Prosiga la Secretaría con el siguiente punto del Orden del Día.

LA C. SECRETARIA.- El siguiente punto del Orden del Día es el relativo a los asuntos relacionados con la Décima Sexta Comisión de Población.

LA C. PRESIDENTA.- Para tal efecto, se concede el uso de la palabra a la Representante Hilda Anderson Nevárez, Presidenta de la Décima Sexta Comisión.

LA C. REPRESENTANTE HILDA ANDERSON NEVAREZ DE ROJAS.- Señora Presidenta, compañeras y compañeros:

Voy a dar lectura al Informe de Actividades de la Comisión Décima Sexta de Población y Desarrollo.

Décimosexta Comisión Población y Desarrollo

Informe de Actividades

Primer Período Ordinario de Sesiones y Período de Receso. (Tercer año de ejercicio)

Indice

I.- Introducción

II.- Actividades realizadas

III.- Sugerencias adicionales a la propuesta a que se refiere el Anexo

IV.- Dictámenes sobre recomendaciones a las siguientes propuestas elaboradas por la Comisión

- Establecimiento de un curso prematrimonial para los futuros contrayentes, en el Distrito Federal.

- Elaboración de una nueva epístola matrimonial para el Distrito Federal.

- La población de la tercera edad en el Distrito Federal.

V.- Balance sobre los avances, retos y perspectivas en materia de población para el Distrito Federal.

VI.- ANEXO.- Comentarios a la propuesta sobre el tema "Mujer, población y desarrollo: atención a necesidades urgentes y evaluación de los avances logrados en el Distrito Federal".. 17

I. Introducción.

Con base en el artículo 45 y demás relativos del Reglamento Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, la Comisión de Población y Desarrollo presenta el último Informe de actividades de su gestión.

El tema que ha sido materia de los trabajos de esta Comisión, referido a la población y el desarrollo, es sumamente amplio y complejo. La población, en su dinámica, su estructura y distribución especial, constituye la base de múltiples fenómenos sociales y económicos, por lo que de ninguna manera puede desligarse de éstos.

Hemos tratado de atender, crítica y razonadamente, las particularidades que presenta la demografía del Distrito Federal, a la luz de los datos más recientes. Asimismo, hemos llamado la atención de esta

Asamblea sobre las necesidades y reclamos de algunos grupos de la población que requieren de acciones decididas para avanzar en su integración más equitativa al desarrollo del país y de la ciudad: los niños, las mujeres, los migrantes, las personas de la tercera edad, los indígenas, entre otros.

Con este propósito, se formuló un plan de trabajo a principios del ejercicio de la presente Asamblea y, en los respectivos períodos de Sesiones se abordaron la situación y los problemas de distintos grupos de la población, formulando propuestas específicas para contribuir a su solución. En este Informe se incluyen los temas correspondientes al pasado período de Sesiones y períodos de receso, además de algunos planteamientos más amplios sobre los avances, retos y perspectivas en materia de población para el Distrito Federal.

II. Actividades realizadas.

De conformidad con la fracción VI del artículo 21 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, que señala la obligación de los Representantes a la Asamblea, de "Representar los intereses de los ciudadanos, promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes"; por su importancia se incluye en el presente Informe, los siguientes asuntos, que sin corresponder estrictamente a la competencia de la Comisión, consideramos que son demandas muy sentidas por la ciudadanía del Distrito Federal:

- Construcción de escaleras de emergencia en los edificios escolares, para la correcta evacuación de los alumnos y maestros en casos de siniestros, como los ocurridos el mes de septiembre de 1985, etcétera. A la fecha, se ha continuado la construcción de estas escaleras, en diversos edificios escolares de las delegaciones del Distrito Federal.

- Cambio de ruta del intenso tráfico vehicular de la central camionera "TAPO".- Se solicitó que este recorrido se haga por la calzada Ignacio Zaragoza o por la avenida Oceanía (Vía Tapo), para evitar los graves problemas de contaminación, de salud, etcétera. Que dichos vehículos provocan a los vecinos de las Colonias Moctezuma 1A. y 2A. Sección, Federal, entre otras, por cuyas avenidas circulan actualmente.

Sobre el particular, tenemos el agrado de informar, que la Coordinación General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, nos ha comunicado que una vez que se encuentre en operación el Arco Nor-Oriente del Anillo Periférico, la salida y el ingreso de los autobuses foráneos de pasajeros de la Tapo, utilizarán Oceanía, Anillo Periférico e Ignacio Zaragoza para proseguir hacia la autopista Puebla; realizándose la entrada por las mismas en sentido inverso.

Otro asunto de este tipo es:

- Establecimiento de una parada o terminal de paso intermedia entre la central camionera "Tapo" y Ciudad Nezahualcóyotl.- Este asunto, independientemente de que nos ha sido tratado por diversos conductos, fue abordado también, en los encuentros "Parlamentarios" que hemos tenido los Representantes de la II Asamblea del Distrito Federal y los Diputados Locales del Estado de México. Esta gestión la hemos realizado tanto en forma oficial, como personalmente, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y otras instancias. Continuamos dando el seguimiento correspondiente a este asunto.

Se trata concretamente de que se establezca una parada o terminal de paso en Ciudad Nezahualcóyotl, para que las distintas líneas de autobuses foráneos procedentes de la Ciudad de Oaxaca y de otras ciudades del sureste del país, bajen o se queden en la Ciudad Neza, que es su destino, y no tengan que venir hasta la terminal camionera "Tapo", para luego regresar a Neza.

Por otra parte, como resultado de diversas reuniones y visitas a los señores titulares de la Dirección General del Registro Civil de la Ciudad de México, desde la época en que era titular el licenciado Rafael Domínguez Morfín y de promociones realizadas, incluso a través de la radio; en el segundo Juzgado del Registro Civil ubicado en la Delegación Venustiano Carranza, a cargo de la licenciada Oralia Coutiño Ruíz, entre otros, ha aumentado el registro de actas matrimoniales, de nacimientos, así como la expedición de copias certificadas de las mismas, y principalmente, la regularización de casos de personas de la tercera edad e indígenas (a la fecha han regularizado su situación unas 1500 personas aproximadamente), a quienes se les ha expedido tan necesario

documento para tener acceso a los servicios de salud, empleo, obtención de pasaporte, etcétera.

Invitada en mi carácter de Presidenta de la Comisión de Población y Desarrollo de esta Asamblea, por el Comité Nacional Coordinador de la IV Conferencia Mundial de la Mujer 1995, que tendrá en Beijing, China, el mes de septiembre de 1995, he asistido en esta Ciudad de México a diversas reuniones preparatorias. Al respecto informo también, que la de la voz fue nombrada integrante del Consejo Consultivo del Comité Nacional Coordinador de referencia. Sobre el particular reitero a ustedes, que la distinción de este nombramiento corresponde más que a la suscrita, a esta Honorable Asamblea de Representantes.

Igualmente, como integrante del Consejo Directivo que preside el ciudadano Secretario de Gobernación, del Comité Nacional Coordinador de las actividades preparatorias de la Conferencia Internacional sobre Población y Desarrollo que se celebrará durante el presente año, en el Cairo, Egipto, he venido participando en las diversas reuniones de dicho Comité, la última de las cuales se efectuó el día primero del actual. Son Consejeros también del Comité mencionado, los señores Senador Roberto Anzar Martínez y Diputado Jorge Uzcanga Escobar, Presidente de las Comisiones de Población y Desarrollo de las Honorables Cámaras de Senadores y Diputados, respectivamente.

III. Sugerencias adicionales a la propuesta que se somete a la consideración del Pleno, sobre el siguiente tema:

- "Mujer, población y desarrollo: atención a necesidades urgentes y evaluación de los avances logrados en el Distrito Federal".

IV. Dictámenes que se someten a la consideración del Pleno sobre los siguientes temas:

- Establecimiento de un curso prematrimonial para los futuros contrayentes, en el Distrito Federal.

- Elaboración de una nueva epístola matrimonial para el Distrito Federal.

- La población de la tercera edad en el Distrito Federal.

Para los efectos de la elaboración de los dictámenes de referencia, tuvimos diversas entrevistas con el licenciado Rafael Domínguez Morfín, Coordinador General Jurídico del Departamentos del Distrito Federal y con el licenciado Julio Sánchez Vargas, Director General del Instituto Nacional de la Senectud (INSEN), entre otros.

V. Balance sobre los avances, retos y perspectivas en materia de población para el Distrito Federal.

En este año concluye el ejercicio de esta II Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Dentro de seis años estaremos en los albores de un nuevo siglo, por lo que ésta es una ocasión propicia para hacer un balance de la situación actual, los avances logrados y los retos y perspectivas que se plantean en materia de población para nuestra ciudad capital.

El Censo de Población de 1990 nos permitió comprobar una transformación demográfica que ya se empezaba a percibir en el Distrito Federal desde principios de los años ochenta. Por una parte, se hizo evidente la casi estabilización de su volumen poblacional, en poco más de ocho millones de habitantes, como producto de una natalidad en continuo descenso y de una fuerte emigración hacia otras entidades. Por otra, se acentuaron fenómenos tales como el envejecimiento de la población, el reasentamiento habitacional entre unas áreas y otras y la intensificación de los movimientos cotidianos de personas, bienes y servicios con el resto de la zona metropolitana e incluso, con ciudades vecinas.

Frente a este panorama, el gobierno de la ciudad ha emprendido diversos programas, cuya cabal evaluación es necesaria para el planteamiento de las acciones que deberán fortalecerse o reorientarse en los próximos años. Por ello, y con el propósito de aportar algunos elementos de juicio básicos para esa tarea, expondremos brevemente los principales rasgos de la problemática actual en materia de población que enfrenta nuestra ciudad, así como los aspectos que consideramos esenciales para la mencionada evaluación.

En cuanto al crecimiento demográfico del Distrito Federal, su creciente estabilización no significa, en modo alguno, que la dinámica poblacional de la entidad deje de plantear problemas y retos de gran

magnitud. Por una parte, tenemos la presencia de muy altos índices de densidad poblacional en varias de las delegaciones políticas: siete de ellas tienen más de 10 mil habitantes por kilómetro cuadrado y una es especial -Iztacalco- sobrepasa los 20 mil.

Por otra parte, existen grandes contrastes al interior del Distrito Federal, en lo que se refiere al crecimiento democrático: mientras que siete delegaciones han registrado tasas negativas en el período 1980-1990, cuatro más continúan creciendo a un ritmo moderado (Coyoacán, Magdalena Contreras, Alvaro Obregón e Iztapalapa) y otras cinco experimentan aún altas tasas de crecimiento, superiores al 3% anual: Tlahuac, Tlalpan, Cuajimalpa, Xochimilco y Milpa Alta. Esto significa que la mitad de la población capitalina vive actualmente en áreas que continúan creciendo demográficamente, a tasas más altas que el promedio nacional.

Por lo anterior, es muy probable que en los años noventa y al inicio del próximo siglo se revierta la tendencia observada en la década pasada, cuando la población total del Distrito Federal disminuyó ligeramente. En efecto, las siete delegaciones centrales que expulsaron población tenderán a estabilizarse, e incluso podrían repoblarse en algunas áreas, por las acciones de regeneración habitacional emprendidas en los últimos años. A su vez, el poblamiento urbano de las delegaciones periféricas y del sur de la entidad continuará en buena medida, limitado sólo por las áreas de reserva ecológica establecidas en ellas.

Algunos análisis prospectivos indican, de este modo, que la población del Distrito Federal crecerá nuevamente a tasas positivas y que, hacia el año 2000, podrían alcanzar los nueve millones de habitantes, y continuar aumentando moderadamente en la década siguiente. De ahí la necesidad de prever cuidadosamente el impacto demográfico y ambiental de los programas y acciones de desarrollo urbano que se lleven a cabo en la capital.

Además de estas expectativas de crecimiento, deberá tenerse muy en cuenta la cada vez mayor interacción con los municipios conurbados del Estado de México y con otras ciudades cercanas, como Toluca, Cuernavaca, Querétaro, Pachuca y Puebla.

Estamos viviendo ya, en toda su expresión, el surgimiento de una megalópolis regional, dentro de la cual el Distrito Federal se va convirtiendo en el área de servicios administrativos, comerciales, financieros y técnicos más especializados. Por ello, aun cuando el mayor incremento habitacional se esté dando en los municipios mexiquenses contiguos, la movilidad cotidiana desde, hacia y a través del Distrito Federal no disminuirá, sino que se vera incrementada en los próximos años. Esto significa que, cada vez en mayor medida, quienes requerirán de servicios urbanos tales como transporte, agua, electricidad y seguridad pública, para desempeñar sus actividades diarias en la capital, habitarán en las llamadas "ciudades-dormitorio", es decir, en las áreas conurbadas al Distrito Federal e inclusive en ciudades cercanas.

Sin embargo, el crecimiento y la movilidad de la población en el Distrito Federal no serán los únicos problemas demográficos que habremos de enfrentar. El propio grado de desarrollo alcanzado por la ciudad plantea nuevos perfiles y situaciones en materia de población y desarrollo, como puede apreciarse en los siguientes aspectos:

El Distrito Federal registra los menores niveles de fecundidad en todo el país. De acuerdo con los datos más recientes, la tasa de fecundidad en la capital se encuentra alrededor de 2.3 hijos por mujer, mientras que en los estados como las mayores tasas, como son Chiapas y Oaxaca, se alcanza el doble de esta cifra.

Como consecuencia de esos niveles de natalidad y de la mayor esperanza de vida lograda en la Ciudad de México -poco más de 73 años en promedio- la población capitalina es la que presenta una estructura por edad más envejecida entre las entidades federativas del país.

En 1990, había 400 mil personas en el Distrito Federal mayores de 65 años, es decir, casi el 5% total de sus habitantes. Entre ellos, el 36% de los hombres y el 8% de las mujeres continúan siendo económicamente activos, ya sea por necesidad o por interés personal. Del resto, quienes ya no trabajan o buscan trabajo, solamente el 64% de los hombres y el 13% de las mujeres cuentan con una pensión por concepto de jubilación, las cuales son de por sí exiguas. Para los próximos años, la población en edad avanzada continuará creciendo,

tanto en términos absolutos como relativos, por lo que la adecuada previsión de sus necesidades es un imperativo ineludible de justicia social. El grado de desarrollo alcanzado por el Distrito Federal se manifiesta en indicadores tales como su bajo nivel de analfabetismo (4% frente al 12% del país) o su casi total cobertura de electrificación (99%) y de agua potable en las viviendas (97%).

Sin embargo, ese mismo desarrollo trae consigo nuevos rasgos problemáticos en múltiples aspectos, como son la salud, la mortalidad y las uniones matrimoniales. Veamos algunos datos sobresalientes al respecto.

Todavía en 1970, las principales causas de las defunciones en el Distrito Federal eran las enfermedades infecciosas, principalmente las de tipo respiratorio y gastro-intestinal. La mortalidad por estas causas descendió en un 65% de 1970 a 1990, con lo cual pasaron a ocupar un lugar secundario. El perfil actual de mortalidad ha cambiado notablemente: las cinco principales causas de defunción son, en orden de importancia, las enfermedades del corazón, los tumores malignos, la diabetes, los accidentes y agresiones y la cirrosis hepática. En conjunto, las enfermedades crónico-degenerativas han aumentado su incidencia en más del doble durante el período 1970-1990, mientras que la tasa de muertes por causas violentas y accidentes registra un incremento de casi cuatro veces en estos veinte años, dentro del Distrito Federal.

En cuanto a la uniones matrimoniales, actualmente se registran cerca de 60 mil por año en el Distrito Federal, a la par de poco más 5 mil divorcios. En términos relativos, la tasa de celebración de matrimonios se ha mantenido constante, aunque con un ligero descenso, de 7.7 por mil en 1970, a 7.2 en 1990. Sin embargo, la tasa de divorcios prácticamente se ha triplicado en el mismo período, de 3.1 a 9.4 divorcios por cada cien matrimonios.

Todo esto indica la nueva problemática que se plantea en materia de población y desarrollo en el Distrito Federal: reducido crecimiento de la población residente, con un posible repunte durante los próximos años; creciente movilidad temporal y cotidiana de la población; una estructura por edad cada vez más envejecida, con grandes rezagos

sociales afectan a los ancianos; niveles de fecundidad y mortajos en promedio, pero con un acusado perfil de salud por los problemas del estilo de vida urbano y la inseguridad pública; en fin, una creciente inestabilidad del núcleo que sigue siendo la base de la sobrevivencia individual y estabilidad social.

De cara a estos problemas, se lleva al cabo una actualización de los diagnósticos demográfico-económicos sobre la Ciudad de México, así como de los ríos previsibles para ésta y la próxima década, como base de una planeación coherente en el corto, mediano y largo plazo.

Asimismo, se requiere una evaluación óptima y, sobre todo, del impacto real que han tenido los programas de población en el Distrito Federal, tanto los tipos sector institucional, como aquellos que, a nivel de coordinación ha formulado desde 1991, la Dirección General de Gobierno del Departamento del Distrito Federal, a través de su Dirección Política Poblacional.

En este sentido, el examen del Programa Población 1994 para el Distrito Federal, publicado a fines del pasado mes de abril, nos muestra avances alentadores, sobre en cuanto a las metas de cobertura de los servicios de planificación familiar, las cuales, según el propio documento habían cumplido en un 94.2% hasta diciembre de 1992.

Sin embargo, además de la necesidad de actualizar esta información, se advierte la insuficiente consolidación de las acciones en otros ámbitos del programa, entre los que destaca los siguientes:

- El establecimiento de metas indicativas sobre el crecimiento de la población a nivel de la entidad en su conjunto y de sus delegaciones políticas, atendiendo a criterios de equilibrio ecológico, bienestar social y un mejor desarrollo urbano.
- La integración de un sistema de información demográfica más completo y actualizado para el Distrito Federal, con la participación del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, el Consejo Nacional de Población, el Sistema Nacional de Salud y otros organismos relevantes.
- La consolidación y ampliación de la capacidad técnica y operativa de los Consejos Delegacionales

de Población, que se mencionan en el Programa como ya en funciones, pero cuya acción es todavía incipiente. Estos Consejos serían muy importantes para llevar los programas de población más cerca de la gente y sus necesidades, a través de las organizaciones vecinales.

- Una atención más directa a la población marginada de la capital, especialmente a la de origen indígena, incorporado en mayor medida los servicios educativos y de salud materno-infantil, a los programas de bienestar social y de protección de los derechos de estos pobladores de nuestra ciudad.

En aquella ocasión, la propuesta fue turnada para su dictamen a la segunda, sexta, octava y decimocuarta comisiones, las cuales atienden temas estrechamente relacionados con los puntos comprendidos en la propuesta, pero indebidamente no se turnó asimismo a nuestra Comisión, que fue la que elaboró la propuesta en cuestión y a la que, en razón de que en ella se involucran aspectos específicos de la mujer, le corresponde intervenir también. No obstante ello, la Comisión de Población y Desarrollo llevó a cabo también el examen de la mencionada propuesta, con base en los numerosos antecedentes que sobre el tema existen dentro de la experiencia de nuestro país.

Por su importancia y para no distraer demasiado la atención de esta Honorable Asamblea con la lectura de los comentarios de que se trata, en el ANEXO del presente Informe aparecen expuestos íntegramente.

Para terminar, queremos manifestar, que como todos sabemos, la situación y las perspectivas poblacionales de nuestra ciudad plantea grandes retos y exigencias para los próximos años. En el marco de las atribuciones de esta Asamblea, nos hemos esforzado por señalar opciones concretas para la solución de algunos de sus aspectos más importantes. Quedan sin duda, mucho otros que deben ser analizados y atendidos en forma integral y conjunta, por el gobierno, las organizaciones sociales y los representantes de la ciudadanía del Distrito Federal.

El cambio demográfico va de la mano con la modernización económica, social y política del país. Dichas transformaciones son y seguirán siendo

más acelerada en esta gran ciudad. Vivimos aquí, con todos los desafíos y contradicciones el tránsito a una nueva etapa de la sociedad urbana, que en ciertos aspectos se encuentra en la fase más adelantada de la tecnología, la comunicación y los servicios, pero que en otros encierra grandes rezagos y limitaciones que debemos superar con energía. Para ello será necesario tener muy en cuenta la dinámica de la población y sus interacciones con el desarrollo, ya que ella es en última instancia, la beneficiaria y el agente activo de éste.

Estas son a grandes rasgos, señoras y señores Asambleístas, las principales actividades realizadas por la Comisión de Población y Desarrollo durante su gestión.

Quiero agradecer y resaltar la valiosa participación que para realizar dichas actividades, tuvieron los Representantes de los diversos partidos que integran la Comisión: a Carlos Ernie Omaña Herrera, Vicepresidente, a Rosa María Hernández Romero, Secretaria, a Rodolfo Fragoso Valenzuela, Javier Ariel Hidalgo Ponce, Rogelio Zamora Barradas, Mario Carrillo Huerta, José Luis González Sánchez y a nuestro inolvidable compañero don Eugenio Lozano Garza del Partido Acción Nacional, ejemplo de bondad y laboriosidad.

Asimismo, a nombre de la Comisión, agradecer la siempre amable colaboración que nos brindaron las demás Comisiones de esta Asamblea y los empleados de la misma; las atenciones de los Representantes, de los diversos medios de comunicación y a la Comisión de Gobierno, su invaluable apoyo para el mejor desempeño de nuestra funciones.

Muchas gracias.

México, Distrito Federal, a 12 de julio de 1994.

Firman los siguientes Representantes: Hilda Anderson Nevárez, Presidenta; Carlos Ernie Omaña Herrera, Vicepresidente; Rosa María Hernández Romero, Secretaria; Rodolfo Fragoso Valenzuela, Mario Carrillo Huerta, Javier Ariel Hidalgo Ponce, Rogelio Zamora Barradas.

Anexo

Comentarios a la propuesta sobre el tema "Mujer, Población y Desarrollo: atención a necesidades

urgentes y evaluación de los avances logrados en el Distrito Federal".

Durante el pasado período de Sesiones de esta Asamblea, con fecha 16 de diciembre de 1993, la Comisión de Población y Desarrollo presentó una propuesta sobre el tema "Mujer, Población y Desarrollo: atención a necesidades urgentes y evaluación de los avances logrados en el Distrito Federal", en la cual se plantearon, entre otros aspectos, el establecimiento de Centros de atención y apoyo a la mujer en las delegaciones políticas de la ciudad, así como el requerimiento de un amplio Informe de evaluación sobre los programas y acciones emprendidos para el mejoramiento de la situación de la mujer en el Distrito Federal.

En aquella ocasión, la propuesta fue turnada para su dictamen a la segunda, sexta, octava y decimocuarta comisiones, las cuales atienden temas estrechamente relacionados con los puntos comprendidos en la propuesta, pero indebidamente no se turnó asimismo a nuestra Comisión, que fue la que elaboro la propuesta en cuestión y a la que, en razón de que en ella se involucran aspectos específicos de la mujer, le corresponde intervenir también. No obstante ello, la Comisión de Población y Desarrollo llevó a cabo también el examen de la mencionada propuesta, con base en los numerosos antecedentes que sobre el tema existen dentro de la experiencia de nuestro país. Entre ellos, cabe destacar los siguientes:

Las cuestiones de población se refieren a todos los fenómenos relacionados con el crecimiento, la estructura y la distribución especial de la misma. Dentro de ellos, las condiciones económicas, sociales y culturales de las mujeres tienen una importancia central, ya que no sólo representan éstas la mitad de la población, sino que desempeñan un papel decisivo en el curso de los distintos procesos demográficos, particularmente los relacionados con la fecundidad, la conformación de la familia y la salud materno-infantil.

En el plano internacional, distintos foros y acuerdos dan testimonio, durante los últimos 20 años, de la estrecha vinculación entre los temas de mujer y de población.

Así, el Plan de Acción Mundial sobre la Población formulado en la Conferencia Mundial de Población

(Bucarest, 1974), establece como uno de sus objetivos principales el de "promover la condición de la mujer, la expansión de sus funciones, su plena participación en la formulación a aplicación de las políticas socioeconómicas, incluidas las políticas demográficas, y despertar en toda mujer la conciencia de su papel real y potencial en la vida nacional". Diez años después, en la Conferencia Internacional de Población (México, 1984) se ratificó la plena validez del Plan de Acción y se establecieron nuevas recomendaciones para su Ulterior Ejecución.

En ella, el tema de la participación de la mujer adquirió aún más relevancia, por lo que se le dedicó un capítulo especial dentro de tales recomendaciones. Actualmente, con vista a la próxima Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo, a celebrarse en el Cairo, en el mes de septiembre del presente año, se ha reforzado la atención sobre "la igualdad entre hombres y mujeres y el acceso de la mujer al poder de decisión", en uno de los siete temas principales alrededor de los cuales se han organizado los preparativos de la conferencia.

Es importante también señalar la relación de los mencionados foros sobre población, con los correspondientes a las conferencias internacionales llevadas a cabo en México (1975), Nairobi (1985) y la que se celebrará en Beijing en 1995, sobre la condición y la participación de la mujer en el desarrollo. Los planes de acción resultantes de las mismas, bajo la denominación de "primero y segundo decenios de las Naciones Unidas sobre la mujer" enfatizan la importancia del mejoramiento de la condición de la mujer para el logro de los objetivos y metas en materia de población y desarrollo.

Debe resaltarse, por otra parte, el relevante papel que en todos estos foros y acuerdos internacionales, además de los realizados a nivel de la región latinoamericana, ha tenido México, ya sea como país sede o como líder de numerosos planteamientos en torno a ambos temas, entre los países en desarrollo.

En concordancia con los puntos señalados anteriormente, la legislación mexicana ha establecido también un estrecho vínculo entre las cuestiones de población y la condición de la mujer, así, en la Ley General de Población vigente desde

1974 se estipula, como uno de sus objetivos principales, el de "promover la plena integración de la mujer al proceso económico, educativo, social y cultural" (artículo 3o. fracción V). Asimismo, en el Reglamento de la Ley General de Población, reformado en 1992, se indica que "los programas de población procuraran (...) reevaluar el papel de la mujer y el varón en el seno familiar (...) y evitar toda forma de abuso y discriminación individual y colectiva hacia la mujer" (artículo 25); con mayor precisión, se señala que "los programas de población establecerán las medidas para impulsar la igualdad social y económica entre la mujer y el varón" (artículo 26).

Por otra parte, es significativo que sea en el artículo 4o. Constitucional, reformado en 1974, donde se consignen tanto el postulado de que "el varón y la mujer son iguales ante la Ley", como el derecho de toda persona "a decidir de manera libre, responsable e informada sobre el número y el espaciamiento de sus hijos".

De modo consecuente con estas disposiciones legales, las acciones explícitamente emprendidas por el sector público para impulsar la más equitativa integración de la mujer en el desarrollo del país, han sido parte integrante de los programas de población.

De este modo, el enfoque conceptual, el marco jurídico y la experiencia programática de nuestro país coinciden en destacar la estrecha relación entre los temas y las acciones en materia de población y de integración de la mujer en el desarrollo. De ahí que, en toda consideración de tipo legislativo o reglamentario, tanto a nivel nacional como de cada entidad federativa, deba tenerse muy presente dicha vinculación.

En virtud de lo anterior, el primer punto comprendido en la propuesta que nos ocupa, relativo al establecimiento de Centros de Atención y Apoyo a la Mujer en las Delegaciones Políticas del Distrito Federal, constituye una necesidad apremiante y una respuesta pública consecuente con la trayectoria que en México se ha venido construyendo en torno a la atención relevante a la problemática de la mujer. Asimismo, permitiría superar, al menos en parte, la falta de un subprograma o una línea de trabajo específica sobre la participación de la mujer, que se observa en el

actual Programa de Población del Distrito Federal, el cual sí contempla las demás líneas señaladas por el Programa Nacional de Población.

Por lo que se refiere al segundo punto, encaminado a requerir un amplió Informe de evaluación sobre la condición de la mujer y sobre los Programas y acciones dirigidos a su mejoramiento, ya sea por parte del Departamento del Distrito Federal o por otros organismos que actúan en su ámbito territorial, debe hacerse énfasis en la urgente necesidad de actualizar la información al respecto, como punto de partida para los futuros esfuerzos que deba promover, en su momento, esta Asamblea en conjunto con las instituciones responsables. En tal sentido, además de los aspectos señalados en la propuesta, convendría dar especial atención a su aplicación prioritaria en las zonas marginadas de la ciudad, donde los problemas y necesidades que viven las mujeres se ven acentuados en mayor medida. Sería de gran importancia, también, contar con los testimonios directos de las organizaciones sociales y comunitarias en que participan las mujeres, a fin de que el examen de su situación actual en el Distrito Federal sea más completo y objetivo.

Con estas sugerencias adicionales, queremos subrayar la importancia de la propuesta presentada y solicitar su aprobación en esta Asamblea.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Alguna o algún Representante desea formular comentarios en relación con el Informe presentado por la Décima Sexta Comisión?

Para continuar con el Orden del Día, para una Efemérides con motivo del Día Mundial de la Población, tiene el uso de la palabra la Representante Rosa María Hernández.

LA C. REPRESENTANTE ROSA MARIA HERNANDEZ ROMERO.- Con su permiso, señor Presidente. Honorable Asamblea: Pónganme una poca de atención, ya son tan poquitos y luego que no me oigan.

Con fundamento en el artículo 89 del Reglamento para el Gobierno Interior de esta Asamblea de Representantes, la suscrita, Representante Rosa María Hernández Romero, Secretaria de la misma presente la siguiente propuesta, a fin de

que sea turnada a la Comisión correspondiente para su análisis y dictamen, en su caso.

Propuesta para la realización de un foro de análisis sobre la migración en el Distrito Federal.

Considerando: Primero. Que los problemas relacionados con la población migrante que llega a que sale del Distrito Federal, así como aquella, sin cambiar su lugar de residencia, debe trasladarse con frecuencia entre la capital y los estados vecinos, se encuentra entre los de mayor importancia social y económica de esta región del país.

Segundo. Que el perfil y la intensidad de la migración en el Distrito Federal ha cambiado notablemente en los últimos decenios y que con toda seguridad continuará transformándose, a medida que se reorganiza el espacio y la economía urbana.

Tercero. Que para los próximos años será indispensable coordinar más estrechamente las acciones de los distintos niveles de gobierno y de la propia sociedad civil, para hacer frente, de modo adecuado, integral y oportuno, a las necesidades y demandas de los diferentes tipos de población migrante, temporal o definitiva.

Cuarto. Que esta Honorable Asamblea tiene la responsabilidad de llamar la atención pública, sobre aquellos temas y problemas de mayor relevancia social en la capital del país, y a través de las instancias del gobierno pertinente.

Quinto.- Que esta presentación ciudadana tendrá en el futuro facultades de orden legislativo dentro de los cuales podrá retomar con mayor amplitud la solución a dichos problemas.

Se propone al Pleno de la Asamblea lo siguiente:

La realización de un foro de análisis sobre la migración en el Distrito Federal, con el objeto de identificar y examinar los problemas sociales y económicos que plantean las distintas corrientes migratorias que se originan en esta ciudad; así como proponer alternativas de política y programas para su solución.

En la preparación de este foro podrán participar diversas comisiones de esta

Asamblea, en atención a sus ámbitos de competencia, y se propone convocar para los trabajos del foro a dependencias gubernamentales, tales como la Secretaría de Desarrollo Social, el Consejo Nacional de Población, el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática y el Instituto Nacional Indigenista; además de Representantes de los gobiernos y las Legislaturas Estatales de las regiones centro y sur del país, Estado de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Querétaro, Guerrero y Oaxaca, principalmente como destacados investigadores sobre el tema.

Las conclusiones y propuestas del foro serán publicadas y difundidas ampliamente en especial atención a las instancias responsables en los niveles federales, estatal y municipal.

Atentamente, Rosa María Hernández Romero.

EL C. PRESIDENTE.- Túrnese para su análisis y dictamen al Comité de Promoción y Participación Ciudadana.

Para presentar otra propuesta, tiene el uso de la palabra el doctor Mario Carrillo Huerta.

EL C. REPRESENTANTE MARIO CARRILLO HUERTA.- Señor Presidente: Si por la importancia del tema sí vale la pena que se haga esta propuesta, dado que tiene que ver con algunas sugerencias que hace la Décima Sexta Comisión en cuanto a un asunto que se turno a algunas comisiones pero no a la Población y Desarrollo, y finalmente el tema tiene que ver con el tema central de la Comisión.

Ya lo señaló la Representante Hilda Anderson Nevárez, en el anexo del Informe de la Comisión rendido hace rato por ella, durante el período de Sesiones y con fecha 16 de diciembre de 1993, la Comisión de Población y Desarrollo presentó una propuesta sobre el tema "Mujer, Población y Desarrollo, Atención a Necesidades Urgentes y Evaluación de los Avances Logrados en el Distrito Federal".

En aquella ocasión, dicha propuesta, como decía yo, fue turnada para su dictamen a la Segunda, Sexta, Octava y Décima Cuarta Comisiones, las cuales atienden temas estrechamente

relacionadas con los puntos comprendidos en la propuesta, pero no se turnó, y en la Comisión creemos que indebidamente, a la Décima Sexta, que fue la que elaboró la propuesta en cuestión y a la que en razón de que en ella involucraran aspectos específicos de la mujer, le corresponde intervenir también en los asuntos.

La Comisión, entonces, de Población y Desarrollo hizo el examen, el análisis de la propuesta, con todos los antecedentes que existen sobre el tema en el país, y entre ellos cabe destacar los que se mencionan en el anexo de la Representante y que incluye, por ejemplo, acciones para reducir los niveles de mortalidad materna, programas de alfabetización femenina, y acciones para favorecer el ingreso y la permanencia de la mujer en los distintos niveles educativos; también la promoción y el apoyo al empleo femenino, principalmente en lo relativo a capacitación; también protección de los derechos de la mujer en los ámbitos familiar, civil y penal, o la revaloración del papel de la mujer en la familia, la sociedad, la política y en la cultura, a través de los medios de comunicación en general y de los programas educativos y de comunicación oficiales en particular.

Y por último, también incluye recomendaciones en cuanto a la atención a las mujeres indígenas en los aspectos jurídicos, económicos y sociales.

Por tal motivo, con toda atención se solicita a este Honorable Pleno se sirva acordar que la mencionada propuesta del 16 de diciembre de 1993, sea turnada también a la Comisión de Población y Desarrollo, y en su caso se tomen en consideración los comentarios contenidos en el anexo que he hecho referencia.

Así lo acordaron los integrantes de la Comisión de Población y Desarrollo, a los 12 días del mes de julio de 1994.

Firman los siguientes ciudadanos Representantes: Hilda Anderson Nevarez, Presidenta de la Comisión; Carlos Ernie Omaña Herrera, Vicepresidente; Rosa María Hernández Romero, Secretaria; y los Representantes miembros de la Comisión, Rodolfo Fragoso Valenzuela, Javier Hidalgo Ponce, Rogelio Zamora Barradas y el que habla, Mario Carrillo Huerta.

Muchas gracias. Entrego por escrito la propuesta, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias.

Hágase extensivo a la Décima Sexta Comisión para su análisis y dictamen.

Para una efemérides con motivo del Día Mundial de la Población, tiene el uso de la palabra la Representante Hilda Anderson Nevárez.

LA C. REPRESENTANTE HILDA ANDERSON NEVAREZ.- Señor Presidente. Honorable Asamblea:

Hace siete años se instituyó, por iniciativa del Fondo de Población de las Naciones Unidas, el "Día Mundial de la Población", teniendo en cuenta las estimaciones en el sentido de que el número de habitantes del planeta alcanzó la cifra de 5,000 millones de personas, precisamente el 11 de julio de 1987. Se destacó entonces, el logro histórico que para la humanidad representaba ese número, que constituye la expresión global de la fuerza productiva y de la capacidad de reproducción de nuestra especie. Sin embargo, ese avance trae consigo importantes retos y problemas, ya sea para el sostenimiento de condiciones dignas de vida, o para el propio equilibrio del ecosistema mundial.

Por ello, la comunidad internacional recuerda cada año, en ocasión de esta fecha, la ineludible necesidad de coordinar esfuerzos entre los países y los diversos grupos sociales, a fin de actuar concertadamente en la búsqueda de una dinámica demográfica más acorde con las potencialidades del desarrollo económico y social, con pleno respeto a los derechos fundamentales de las personas y a la soberanía de las naciones. Este llamado tendrá mayores repercusiones a escala mundial con la próxima celebración, en el mes de septiembre del presente año, de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo, a realizarse en la Ciudad de El Cairo, Egipto. Este foro se convoca en seguimiento de la Conferencia Internacional de Población, que se llevó a cabo hace diez años en la Ciudad de México, y permitirá evaluar los avances logrados, así como actualizar la agenda de la cooperación internacional en esta materia.

Actualmente, la población del mundo alcanza ya los 5,700 millones de habitantes y se incrementa en unas 225 mil personas diariamente; es decir, tres por cada segundo. Nuestro planeta llegará al año 2000 con 6,200 millones de habitantes y, bajo el supuesto de que se intensifiquen las acciones tendientes a asegurar la decisión libre, responsable e informada de las parejas sobre su fecundidad, ese número tenderá a estabilizarse al rededor de los 10,000 millones después de la segunda mitad del siglo veintiuno. Los desafíos que este incremento plantea son evidentes, ya sea que se trate de la alimentación, el empleo, la salud o el equilibrio ecológico, entre otros.

Nuestro país, con más de 88 millones de habitantes y un crecimiento demográfico cercano a 1.9% anual, experimenta igualmente estos retos, a nivel nacional, regional y local. La población de México se incrementa en casi 4,700 personas por día y casi todo este aumento se concreta en el medio urbano, debido a las corrientes migratorias y a la inercia demográfica de las grandes ciudades.

La emigración de trabajadores mexicanos y de sus familias es otro aspecto de las presiones demográficas, en relación con las necesidades de empleo y de satisfactores básicos. Se estima que durante la década pasada, casi tres millones de mexicanos salieron del país y cambiaron su lugar de residencia, hacia los Estados de América, además de un número indeterminado, pero sin duda importante de trabajadores migrantes temporales, que continuamente cruzan la frontera entre ambos países.

Las desigualdades socioeconómicas y regionales tienen múltiples manifestaciones demográficas y permiten identificar las prioridades a las que deberá atender la política de población, como parte de la política social en su conjunto. Para mencionar sólo algunos ejemplos, la mortalidad infantil es casi tres veces más alta en los estados de mayor marginación, en comparación con las entidades que presentan mejores niveles de bienestar. A su vez, el número promedio de hijos por familia es casi del doble entre las mismas entidades federativas en situaciones extremas, según sus indicadores de desarrollo.

Por este motivo, el decidido combate a la pobreza no sólo es un reclamo fundamental de justicia y equidad, sino también una condición indispensable para alcanzar un desarrollo demográfico más equilibrado.

De cara al inicio de un nuevo siglo, nuestra población vive un irreversible proceso de cambio demográfico. Su tasa de crecimiento continua disminuyendo, mientras que se transforma progresiva pero sustancialmente su estructura por edad. Anualmente ocurren cerca de 2 millones 400 mil nacimientos, pero el número total de niños y jóvenes menores de 15 años tiende a estabilizarse ya en esta década; en cambio, los mayores incrementos se han trasladado a la población adulta joven: la fuerza de trabajo del país continuará creciendo en cerca de un millón de personas por año, hasta la segunda década del próximo siglo. De manera correlativa, durante el mismo período las necesidades de nuevas viviendas se ubicarán alrededor de 500 mil por año, aun sin considerar las necesidades de reposición y mejoría de las ya existentes.

El proceso de envejecimiento de la población se ha iniciado ya en México, debido a la paulatina disminución de los niveles de fecundidad y al aumento de la esperanza de vida. Aunque este proceso aún no es muy notorio en términos de las cifras absolutas, deben tomarse amplias provisiones sociales y económicas para, en los próximos años, responder con eficacia y equidad a las necesidades de la población de edad avanzada, cuyo monto se triplicará en tan sólo 30 años.

Como se ha señalado en otras ocasiones, nuestra ciudad, capital de la república, representa la vanguardia del cambio demográfico en el país. En ella es donde se registran ya los menores índices de mortalidad y de fecundidad, así como un envejecimiento demográfico más notorio; también muestra ya signos de la transición hacia una nueva etapa de desarrollo urbano, todavía marcada por carencias y desigualdades a su interior, pero con nuevas posibilidades de complementación productiva y de servicios con otras áreas urbanas.

Todos estos rasgos de nuestro perfil y nuestras perspectivas demográficas deben hacernos

recordar el alto valor de la diversidad social, cultural y regional del país, al mismo tiempo que la necesidad de acciones decididas y eficaces para superar los rezagos y las inequidades, como exigencia de justicia y condición para el desarrollo verdaderamente humano y sustentable.

Por todo ello, el "Día Mundial de la Población" debe tener especial significación para esta representación ciudadana, ya que es ocasión propicia para motivar la reflexión de los distintos sectores sociales sobre la trascendencia de los fenómenos demográficos a nivel internacional, en nuestro país, y en esta compleja y dinámica ciudad, una de las mayores del mundo.

¡Contribuyamos todos, dentro de nuestra honrosa responsabilidad de Representantes de la población del Distrito Federal, a este amplio y continuo proceso de reflexión y toma de conciencia!

Muchas gracias.

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

EL C. PROSECRETARIO JORGE LUIS CASTELLANOS MOHEDANO.- Señor Presidente, esta Secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va a dar lectura al Orden del Día de la próxima Sesión.

Sesión Ordinaria. 14 de julio de 1994.

Orden del Día

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

2.- Protesta de la ciudadana Silvia Hernández Enríquez como Consejera de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

3.- Comunicación de la Comisión de Gobierno.

4.- Intervención de los Grupos Partidistas.

5.- Designación de las Comisiones de Cortesía.

6.- Clausura del Segundo Período de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de ejercicio.

EL C. PRESIDENTE.- Se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día 14 de julio a las 12:00 horas.

(Se levantó la Sesión a las 18:20 horas)

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.