

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



IV LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Desarrollo Metropolitano

Comparecencia del ing. Jorge Malagón Díaz, Gerente Regional de Aguas del Valle de México y Sistema Cutzamala de la Comisión Nacional del Agua

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Salón "Luis Donaldo Colosio Murrieta"

22 de enero de 2007

Presidencia del C. Diputado Raúl Alejandro Cuauhtémoc Ramírez Rodríguez

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRÍGUEZ.- Buenos días a todos.

Le damos la más cordial bienvenida a nuestro invitado a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, al ingeniero Jorge Malagón Díaz, Gerente Regional de Aguas del Valle de México y Sistema Cutzamala de la Comisión Nacional del Agua.

Doy la más cordial bienvenida también a los diputados integrantes de esta Comisión, a la diputada Carmen Segura Rangel.

Fundamentalmente, ingeniero, nos da mucho gusto recibirlo aquí en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal precisamente para hablar del tema que prácticamente esta Comisión de Desarrollo Metropolitano ha venido planteando durante ya algunos días, semanas, que es precisamente la construcción de este puente de Huayatlaco, que prácticamente lleva su construcción avanzada en el Estado de México y que por otra parte prácticamente en el Distrito Federal no se ha avanzado.

Estamos prácticamente, le comento que se invitó, comparecieron aquí ante esta Asamblea Legislativa el Jefe Delegacional de Cuajimalpa de Morelos, el señor Remedios Ledesma, así también ha comparecido ante esta Asamblea la Procuradora interina de la PAOT y el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, y ahora prácticamente nos toca tener un diálogo con usted.

Si me permiten, antes de darle el uso de la palabra, le doy la más cordial bienvenida al diputado Alfredo Vinalay.

Le cedo el uso de la palabra al ingeniero Jorge Malagón Díaz.

EL ING. JORGE MALAGÓN DÍAZ.- Buenos días todavía a todos ustedes.

Agradecer sinceramente lo que nos va a permitir aclarar o informales en relación a este tema tan difícil de los últimos días, pero creo que podemos ir identificando a medida que vayamos analizando cuál es la razón, qué es lo que en torno a esta vialidad y a este cruce se tiene o se ha tramitado.

Agradecer mucho de verdad a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, al diputado Alejandro Ramírez, a la diputada María del Carmen Segura y al diputado Vinalay para que en una manera como lo determinen pudiéramos darle una

revisión a lo que como institución en este tema, institución Comisión Nacional del Agua, hemos hecho al respecto.

Decirles que efectivamente en el Estado de México y en la parte colindante con el Distrito Federal se han otorgado algunos permisos y algunas concesiones. Aquí quisiera un poquito hacer detalle, la institución, la Comisión Nacional del Agua como autoridad en materia de aguas tiene en su forma de administrar el recurso manera de hacer diversas autorizaciones, todas ellas precedidas de una solicitud y cumplidas ciertas condiciones o ciertos requisitos.

En lo que nos atañe en este tema de hoy van de permisos de entubamiento, o sea un cuerpo de agua, un río, un arroyo, se puede solicitar su entubamiento; todos los cauces, arroyos, ríos tienen eso, primero un cauce y después una zona federal y para ambas cosas, para hacer algo sobre el cauce o sobre la zona federal se requiere que la autoridad federal, porque son bienes a cargo de la Federación, que la autoridad federal se pronuncie en relación a cualquier solicitud que se le hacen al respecto.

Es el caso de aquí, aquí efectivamente en 1992 la entonces Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, adonde era cabeza de sector y a ella pertenecía la Comisión de Aguas del Valle de México, repito en 1992, otorgó un permiso para entubar una parte de la barranca de Huayatlaco en una longitud de 2.2 kilómetros y se otorgó, repito, este permiso que originalmente era por un período, siempre se otorgan por una duración definida.

Desde 1992 se hicieron algunas obras de este entubamiento. Posteriormente, 8 años después casi, en el 99, solicitaron la ampliación o la prorrogación de un tramo que no habían concluido.

Todo lo que requiere cualquier tipo de estas obras, cualquier obra de este tipo, repito, es para entubamiento cumplir ciertas características y darle una capacidad que permita el libre flujo del agua por ese arroyo. Esto fue cumplido en esta solicitud y, repito, en razón de eso se autorizó este entubamiento.

Paralelo al entubamiento se construyó la vialidad, una vialidad que en la mayor parte de su recorrido va sobre terrenos que adquirió el Gobierno del Estado, siempre estaré hablando al referirme al Estado de México en la margen izquierda de la barranca.

En la margen derecha, en la parte a donde se está construyendo el puente, la margen derecha es el Distrito Federal, es ya la Delegación de Cuajimalpa.

Entonces la vialidad, repito, el gobierno adquirió unos terrenos y de lo que no tenemos autorizado y esa es la razón de lo que se suspendió fue la obra de cruce.

Cualquier cuerpo de agua, sea río, canal, acueducto, cualquiera de estos cuerpos de agua para ser cruzados requieren un permiso de la Comisión Nacional del Agua y para poderlos cruzar si se ocupa alguna parte de la zona federal, también se requiere pedir en concesión la zona federal de ese cruce; en este caso ninguna de las dos cosas están solicitadas ante la instancia.

O sea, en la Comisión Nacional del Agua no tenemos solicitado la construcción del puente y el puente en este caso ocupa zona federal porque las pilas que soportan la estructura que va a dar paso a la carpeta de rodamiento están desplantadas en la zona federal e inclusive en el cauce de este río y ahí es donde tenemos que dejar claro qué está autorizado y qué no; o sea, repito, el entubamiento hay una autorización y en su tiempo se autorizó.

El cruce de la barranca no está autorizado, el cruce requiere una serie de condicionantes para que ésta sea susceptible de otorgarse y uno de ellos es la parte referente a tener un dictamen, un diagnóstico o una manifestación de impacto ambiental y en el caso particular de esta solicitud, como no se ha presentado la solicitud obviamente que no tenemos en nuestro poder si tiene o no alguna referencia en la manifestación de impacto ambiental.

¿Por qué? Porque, repito, no tenemos la solicitud de ingresar y para ingresarla se requiere que vayan anexas por lo menos ocho cosas, desde el proyecto, desde la

titularidad de quienes son dueños de las márgenes y en caso de no serlo requiere la anuencia de la otra margen, que es el caso de Hueyatlaco.

Entonces, para que nosotros podamos proceder a autorizar, repito, cualquier cruce, se requiere una serie de documentos y como en este caso no se ha solicitado, desconocemos qué documentos relativos a la cuestión de manifestación de impacto ambiental esté tramitado.

No sé si sea dable ayudarnos de algunas láminas que traemos por ahí, porque creo que en base a esto es como podemos ir detallando un poquito más qué es lo autorizado, repito, qué no está autorizado ni siquiera tramitado y creo que nos puede clarificar en mucho lo que aquí platiemos.

Entonces, si me permiten pudiéramos extender aquí el plano. Me ayudaré también de algunas fotografías aéreas que nos van a poner con toda claridad esto de lo que estamos comentando.

Este es el ingreso a la Barranca de Hueyatlaco, la Barranca de Hueyatlaco se origina casi en los límites de la carretera México-Toluca y drena sobre esta zona hacia el Río San Joaquín, la carretera Chamapa-Lechería estará en el extremo de estas fotografías y la carretera México-Toluca en el otro extremo.

Lo que la Comisión autorizó en su tiempo fue entubar la Barranca desde este punto, bueno desde el Río San Joaquín, hasta la parte que concluía en 2.2 kilómetros. Esto es lo que está hecho de vialidad y donde está proyectándose el cruce es en este punto para que se ingrese en esta glorieta y en este punto esto ya es el Distrito Federal, toda la parte de la margen izquierda, siempre estamos hablando en el sentido del agua, el agua va en este flujo y la margen izquierda del sentido del flujo es la parte que corresponde al Estado de México.

Los límites del Distrito Federal y el Estado pasan sensiblemente cerca del punto de interconexión. En este punto es donde se está construyendo el puente.

La Barranca, el fondo de la Barranca es esta parte verde y esto pues son terrenos que adquirieron y aquí inclusive cercenaron una parte de un cerro para que

hubiese la manera de dar vuelta con la vialidad y entrar hacia la glorieta, ya en terrenos del Distrito Federal.

¿Qué tenemos dado o otorgado en el Distrito Federal? Solamente una concesión de ocupación de zona federal de una empresa que se llama Terranova, que tengo que decirles que esta empresa, Proyectos Inmobiliarios Terranova no solicitó la renovación de su concesión y esta feneció en 2005, o sea no existe en la margen derecha de la parte ya del Distrito Federal, por ahora, esa concesión que no fue prorrogada y por lo tanto esta concesión de zona federal ya fue cancelada desde el 2005.

Estas dos fotos áreas son de tiempo antes y recientemente. Este es el eje de la Barranca, este el eje del Río Hueyatenco y la vialidad que tienen hasta ahora construida es hasta este punto y para hacer el cruce del puente se tuvo que afectar o alterar aquí un parte de este cerro para poder tener la longitud necesaria para poderlo entroncar.

Esta es una foto área de un vuelo de cuando se otorgaron las concesiones, fue en 1966, pero también tenemos una reciente en la que este mismo esquema ya es en tiempos actuales. Esta es la vialidad construida. Esta construido hasta aquí. El eje de la Barranca es esto y esto es el proyecto del puente con el que se pretende entroncar hacia esta glorieta.

De esto que está aquí, es de lo que les comento que no hay nada autorizado. Lo que está autorizado es el entubamiento y esta vialidad, la gran parte de esta vialidad viene por terrenos hacia fuera de lo que es la zona federal. Pero lo que sí requiere es un permiso para cruzar esta estructura, porque cruza sobre un cauce y el entubamiento que está hecho, está hecho a escasos metros arriba de donde se haría el cruce.

Entonces resumiendo todo lo que es lo relativo al cruce sobre esta corriente, la comisión no ha otorgado ningún permiso ni se le ha presentado solicitud para la construcción del puente y la comisión del puente implica pilas que vienen casi desde el propio cauce, pero sí en la zona federal.

Eso es en términos llanos lo que nuestra institución ha tramitado o ha actuado en relación a este entubamiento y a este cruce de la barranca, y cualquier comentario adicional, pues con todo gusto lo haríamos, pero creo que como esquema general, ese sería el resumen de esta obra tan polémica ahí en la barranca de Hueyatlaco.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, ingeniero Jorge Malagón Díaz, Gerente Regional de Aguas del Valle de México, de la Comisión Nacional del Agua.

Quiero darle la más cordial bienvenida al diputado Miguel Angel Errasti, Secretario e integrante de esta Comisión, pero también al diputado Agustín Castilla, bienvenido diputado a esta Comisión de Desarrollo Metropolitano, a esta charla cordial que tenemos con el ingeniero Jorge Malagón.

Procederíamos prácticamente a una ronda de preguntas por parte de los diputados, si no tiene inconveniente, ingeniero, y también solicitarle que si trae información escrita que nos pudiese dejar, se lo agradeceríamos muchísimo y también esto prácticamente nos da mucho la oportunidad de estos mapas y fotografías de prácticamente adentrarnos más al asunto.

Por lo tanto, preguntaría a los diputados que deseen hacer uso de la palabra, algunos de los resultados tiene interés prácticamente los enlistaría.

El diputado Miguel Errasti, el diputado Agustín Castilla, el diputado Alfredo Vinalay y un servidor.

Tiene el uso de la palabra el diputado Miguel Angel Errasti.

EL C. DIPUTADO MIGUEL ANGEL ERRASTI ARANGO.- Gracias, diputado Presidente.

Ingeniero Jorge Malagón, Gerente Regional del Valle de México, bienvenido a esta Comisión de Desarrollo Metropolitano.

Diputados del Partido Acción Nacional hemos estado al pendiente de los acontecimientos que han estado ocurriendo en el conflicto de la barranca de Hueyatlaco y mantenemos nuestra posición firme en oposición a esta construcción en razón del daño ecológico causado, el cual puede ser irreversible y celebramos

que la autoridad federal haya tomado cartas en el asunto, realizando la clausura de manera temporal de estas obras.

Ante este conflicto le quisiera preguntar si se han presentado, nos quedan claro ya documentos que acrediten las autorizaciones que se requieren para la realización de esta obra sobre la barranca, pero quisiera que nos dijera si en el caso de que no existieran las autorizaciones solicitadas, qué procedimientos seguiría esta dependencia y para el caso de que si existieran esas autorizaciones, iniciaría algún procedimiento para revocarlos.

También quisiera que nos informara si ya se cuenta con algún dictamen que determine si hay daño ecológico y cuál es la magnitud de éste, ya que cabe señalar que esta obra provocará una grave problemática vial en el Distrito Federal, ya que concentraría el tráfico vehicular de la población de más de 13 mil viviendas, ocasionando una problemática mayor a la que se requiere resolver.

Ante todo sabemos que ese es un problema de índole metropolitano y que se tiene que resolver a través del diálogo con las autoridades de los diversos niveles de gobierno involucrados.

Esta Comisión sin duda seguirá pendiente de éste y de los demás problemas metropolitanos que afecten los derechos y el bienestar de los ciudadanos que habitamos en esta gran metrópoli.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Miguel Angel Errasti. Le cedo el uso de la palabra al diputado Agustín Castilla.

EL C. DIPUTADO AGUSTIN CARLOS CASTILLA MARROQUIN.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Ingeniero Malagón, bienvenido.

Es muy importante para nosotros que esté aquí para platicar, para recibir información sobre el multicitado puente de Hueyatenco, toda vez que ha llegado a parecer un conflicto entre entidades, un conflicto de intereses precisamente por la falta de información. Esto ha generado especulaciones múltiples, y para poder

asumir posturas responsables, debemos partir precisamente, por contar con la información pertinente.

En este sentido, creo que es muy revelador lo que usted nos ha indicado, no hay permisos por parte de la Comisión Nacional del Agua, lo cual ya es un punto de partida, porque insisto, en estos días las especulaciones han ido en torno por un lado los permisos con que se contaron para iniciar la obra, por otro lado respecto a los posibles daños ecológicos o afectaciones viables que podría generar la construcción de este puente, y tenemos una primera respuesta a la cual le agradecemos.

Como Presidente de la Comisión de Protección Civil de esta Asamblea, también es muy importante para mí conocer si tienen ustedes ya planteada la redacción de algún estudio técnico sobre la posibilidad que se pudiera presentar un desastre por tratarse la barranca de un arroyo que es el cauce de un río, esto es para nosotros también muy importante además de lo que ya se ha mencionado.

EL C. PRESIDENTE.- Agradezco mucho al diputado Agustín Castilla y le cedemos el uso de la palabra al diputado Alfredo Vinalay.

EL C. DIPUTADO ALFREDO VINALAY MORA.- Buenos días a todos los que nos acompañan.

Ingeniero Malagón, muy buenos días, bienvenido a esta su casa.

Hay muchas dudas sobre todo esto que está pasando. Conforme han ido pasando los días, las dudas sobre la obra, sus orígenes, los objetivos finales de la misma y también los intereses que pudiera haber detrás tanto de la obra como de quien acusa la construcción de la obra, saltan a la palestra. No sé yo qué haga en términos ambientales más daño, si ese puente o el edificio que está construido en el cauce del río, según estoy viendo en la fotografía, no sé qué haga más daño, si ese puente o las invasiones que estoy observando en la fotografía.

Creo como comenta el diputado Agustín Castilla, que tenemos que ser muy responsables a la hora de posicionar nuestros comentarios, puesto que no existe como usted, ingeniero Malagón lo comenta, ni los permisos ni la mía, la

manifestación de impacto ambiental, que la empresa debió haber ingresado, si tenía el interés de hacer este proyecto.

Yo primero solicitaría, en nombre del Partido Acción Nacional, si fuera posible para la Comisión Nacional del Agua, la elaboración de una manifestación de impacto ambiental aún y cuando la empresa no la ha elaborado. Creo que la Comisión Nacional del Agua tiene toda la capacidad para poder elaborar un estudio de impacto ambiental y ahí partir para saber cuáles van a ser las consecuencias y yo me iría un poquito más allá, no solamente de la construcción del puente, sino de la obras que ya están impactando esa zona.

Me preocupa, ingeniero, se lo quiero comentar, yo no sé si sea injusto con este comentario que voy a hacer, pero esa es la impresión que veo, que el tema del agua se maneja o es la percepción, se ve que se maneja estrictamente en términos de ingeniería, en términos de obra, cuando los cauces de los ríos y el agua que fluye de manera natural por estos y la existencia de los canales, ríos, lagos, lagunas que existen a nuestros alrededores, cumplen objetivos ambientales, por lo que si bien es cierto estaba en un tiempo de moda o en algunas ocasiones fue necesario por las circunstancias del momento encauzar algunos de los ríos, ahora también en México y en muchas otras partes del mundo está de moda desentubar los cauces, porque hemos comprendido que el agua al recorrer el espacio por donde de manera natural fluye cumple el objetivo de templar las temperaturas del lugar en donde se encuentran. A mí me preocupa que independientemente de este puente se vaya a continuar con la idea de entubar, si esto es así, si no ayúdeme a clarificar la idea.

Yo quisiera que la intervención de las autoridades responsables, entiendo que son muchas en términos de un lugar como éste, zona federal. Yo he comentado que de alguna manera hasta Pro-Bosque debía de intervenir en esto en términos del daño a las áreas verdes, es complejo el estar presente en este tipo de obras puesto que son muchas las dependencias que tienen que ver con estos sitios, diferentes órdenes de gobierno.

Entonces, yo quisiera solicitar en nombre del PAN la elaboración de una manifestación de impacto ambiental, si es posible ingeniero, y también la posibilidad de que la Comisión Nacional del Agua encabece la recuperación de estas zonas de valor ambiental.

También pediría, si esto es posible, el que nuestros cauces, los lugares por donde fluye el agua de manera natural, se recuperen para que también podamos ayudar en revertir el daño ambiental que entre otras es provocado por este tipo de obras.

Le agradezco mucho sus comentarios y su presencia aquí con nosotros, ingeniero.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Alfredo Vinalay.

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

LA C. DIPUTADA MARÍA DEL CARMEN SEGURA RANGEL.- Muchas gracias. Bienvenido, ingeniero Malagón.

Yo coincido con usted en el calificativo de que este es un tema difícil, difícil no solamente por la parte que corresponde a la necesidad de determinar y ubicar con precisión qué permisos, autorizaciones y estudios previos a ello se han necesitado y algunos se siguen necesitando a pesar de que ya se encuentran muy avanzadas estas obras, pero sobre todo yo veo que es muy difícil por la parte que corresponde a la necesidad de asumir algún costo político.

Si analizamos los comentarios que ha habido por diputados de diversos partidos en esta Asamblea sugiere inicialmente ese comentario que el Gobierno Federal a través de sus diversas dependencias asuma directamente responsabilidades que tienen que ver precisamente con esos permisos y autorizaciones.

Si lo vemos del lado del Estado de México, ya hemos escuchado comentarios en el sentido de que esto es un asunto sólo del Distrito Federal y del Estado de México y que de esa forma se tendrá que asumir.

Yo creo que no podemos estar anteponiendo estas cuestiones y aquí la legislación es muy clara, sin embargo y desgraciadamente en una obra tan costosa no se tuvo el cuidado de realizar una serie de estudios que están

previstos de manera específica en la normatividad y que tienen que ver con la posibilidad de arriesgar o no vidas humanas y de arriesgar o no calidad de vidas humanas.

En este sentido, cualquier costo que se pretenda por una parte eludir o por otras partes adjudicarse será poco contra las repercusiones que tengamos en la realidad si es que por falta de estos estudios técnicos llegara a haber alguna consecuencia como lo que ya señalaba aquí hace un momento en su pregunta el diputado Agustín Castilla.

De acuerdo a lo que usted nos ha señalado y entiendo que ya hubo una solicitud para lo que tiene que ver con el entubamiento, primero de 2.2 kilómetros y 8 años después se dio una solicitud de prórroga, pero esto no tiene que ver con la autorización para haber rellenado una barranca, para haber edificado y en este sentido ¿qué injerencia tienen ustedes específicamente para conceder un permiso en donde se trata de la desviación de un cauce; es decir, aquí ya nos estamos adentrándonos en el componente que ya refirió el diputado Castilla, sino desde el punto de vista técnico ¿qué permiso se requiere conforme a la Ley de Aguas Nacionales y si en ese sentido es factible que al no haberse solicitado en su momento, se pueda resarcir o se pueda reponer?

Por otro lado, ¿qué tipo de consecuencias pudiera surgir desde el punto de vista técnico cuando habla usted del cruce; es decir, qué repercusiones tendría el que se hubiera realizado obras sin contar con estudios calificados?

Respecto de los estudios que ya se han realizado ¿qué injerencia tendría el estudio que hizo en 2004 la SEMARNAT, un estudio de impacto ambiental si ustedes lo toman en consideración para los permisos que otorgan en algún ángulo o tiene que ver con otro tipo de componentes?

Lo comento así porque es tan técnico esto y tan difícil como usted lo señaló que si requeriríamos de tener esa claridad en cuanto a los diversos escenarios.

Cuando yo le preguntaba al Secretario de Transporte y Vialidad de algunos escenarios, él decía que no se iba a atrever a dar a conocer su opinión en razón de que esto no era sólo un tema de vialidad y de transporte; entendiéndolo yo así que no se trata de un tema que tenga que ver con quien está presente en estos momentos dándonos con toda puntualidad la información, sí me gustaría saber ¿a qué debemos atendernos?; porque también nosotros tenemos que resolver sobre algunas autorizaciones y en este caso sería el cambio del uso del suelo en algún momento, pero esto lo entiendo que es también de previo y especial pronunciamiento, una vialidad que tiene que ver con la conexión entre dos entidades federativas pero a partir de una serie de obras que primero tienen que resolverse si son de autorizarse y si todavía se pueden autorizar o no.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Carmen Segura Rangel.

Le voy a hacer un poco para acá su carpeta, ingeniero, para fundamentalmente referirme un poco a la fotografía que nos señala.

Prácticamente como usted bien lo sabe estamos hablando, y hace unos momentos nos hacía usted referencia a que esta obra que está prácticamente del largo del Estado de México viene desde una conexión, digamos Río San Joaquín planteó.

EL C. INGENIERO JORGE MALAGÓN DÍAZ.- Comentaba, efectivamente el Río Huayatlaco descarga sobre el Río San Joaquín y es a partir de su descarga de donde está autorizada el entubamiento.

EL C. PRESIDENTE.- Fundamentalmente me refería a esto, porque más allá de cómo se llame, bueno, se llama Barranca de Huayatlaco, el Río se llama Río Borracho, en concreto decir que esta obra prácticamente vendría a complicar mucho la vialidad, porque estamos hablando que viene no solamente de para desahogar los conflictos viales que tiene Huixquilucan, sino también una parte de Naucalpan con esta fotografía que nos muestra.

Decirle, ingeniero, que prácticamente este puente desbocaría a lo que es esta avenida, se llama Avenida Camino a las Palmas y prácticamente son dos alternativas, ésta es una, hay otra que es obviamente la carretera vieja México-Toluca, que son las únicas dos alternativas de fluido vial que tiene la Delegación Cuajimalpa de Morelos, y como bien, conforme a lo que nos está mostrando usted con esta fotografía, prácticamente se confirma que se saturaría las distintas vialidades de la Delegación Cuajimalpa de Morelos, Miguel Hidalgo y obviamente Alvaro Obregón, y sí estamos hablando y nos lo manifestaban tanto el Jefe Delegacional de Cuajimalpa como el Secretario de Transporte y Vialidad que estuvo en días pasados, que prácticamente aumentaría incluso el tránsito vehicular en alrededor de 70, 80 mil vehículos.

Por es misma circunstancia mis comentarios van hacia el siguiente sentido, ingeniero:

Número uno, se tendría evidentemente que un impacto ambiental también ratificado ya por la Procuradora Interina de la PAOT, que nos mencionaba prácticamente si lo podemos ver aquí con los diputados, prácticamente estos son los límites del Distrito Federal. Ahora en vez de ser un río de cauce de agua natural, es prácticamente un río fétido, pero que independientemente de eso con el relleno que usted nos muestra prácticamente también en esta fotografía, se ha lastimado incluso no solamente el cauce natural y con los pilotes que ya prácticamente han perforado dentro del propio subsuelo, se ha lastimado los mantos freáticos.

Y en ese sentido mi pregunta sería también, ingeniero, prácticamente la Comisión Nacional del Agua clausuró por 15 días esta obra, y mi pregunta sería, ¿se tiene contemplado prácticamente a realizar una clausura definitiva a esta obra, por un lado?

El otro cuestionamiento sería, ¿el impacto ambiental de esta obra causaría problemas para la distribución y abastecimiento del agua? Porque déjeme decirle que en Cuajimalpa de Morelos prácticamente ya se tiene un problema muy severo en la distribución del agua porque ha crecido de una forma prácticamente muy

complicada el crecimiento de estas unidades habitacionales y como es un problema metropolitano, con Huixquilucan, obviamente con el Estado de México, entiendo que la propia construcción de estas distintas zonas habitacionales, residenciales, irá creciendo exponencialmente. Por eso también sería mi pregunta en ese sentido y decirle, adicional a esto, que prácticamente uno de los temas que hemos tocado prácticamente en esta Comisión, reiteradamente ha sido que sí nos preocupa prácticamente el crecimiento de la mancha urbana, nos preocupa dar una defensa muy férrea por las zonas verdes, por las zonas ecológicas, y que en este sentido necesitaríamos incluso obras de prácticamente para tratar esta barranca por las aguas fétidas que serían obras de tratamiento de agua, el rescate, y sería adicional a esto, si usted cree conveniente, y sería la pregunta, ¿si se necesitan o no en ese sentido? Yo creo que se necesitaría inclusive una planeación como prácticamente se ha venido manejando. No es aquí si tienen razón los vecinos del Estado de México o si tienen razón los vecinos del Distrito Federal.

El problema es que se generaría un conflicto no solamente ambiental, necesitamos resolver la forma de precisamente ayudar a nuestros vecinos de la zona metropolitana poniente, con mejores vialidades, pero planeadas sin lastimar las zonas de reserva o las zonas forestales.

Pero por otro lado necesitamos obviamente también, no se resuelve el problema con vialidades, sino también con transporte. Entonces estamos hablando de distintos puntos, aquí lo han planteado distintos diputados, el diputado Castilla incluso planteaba el asunto de protección civil, nos preocupa incluso que en algún momento el cauce natural del agua pues vaya prácticamente porque inclusive de ve distinta, del lado del Estado de México se ven distintas viviendas muy cercanas a esa zona y que el día de mañana no vaya a causar prácticamente un desastre en ese sentido.

Por sus respuestas, ingeniero, de verdad le agradecemos mucho y a continuación le cedemos el uso de la palabra.

EL ING. JORGE MALAGON DIAZ.- Muchas gracias. Yo creo que son varias las cuestiones que tenemos que tomar aquí en revisión.

Primero, nos decía el diputado Errasti, en relación a la suspensión en la que tenemos ahora la obra. La obra como éste en lo particular, como en todos los casos donde hay un inicio, una cuestión administrativa, por ley tenemos que darle al supuesto infractor el derecho de audiencia y esto de los 15 días no es que este suspendida única y exclusivamente por 15 días, sino que la suspensión se da para que en 15 días el usuario presente o manifieste lo que a su derecho convenga.

Si en esos 15 días no presenta lo que requiere o no presenta los permisos que debió de haber obtenido, obviamente que la suspensión se hace definitiva y en algunos de los casos cuando no es dable regularizar algo, conlleva la demolición y retiro de lo que se afectó, del área donde está afectada.

Esto nada más puntualizar, yo creo que no es por 15 días o a los 15 días permitamos otra vez que renueven los trabajos. No, lo que aquí necesitamos hacer es que se entreguen, se revisen, se vea lo que realmente está autorizado y lo que no y obviamente que lo que no está autorizado, es sujeto de infracción, es sujeto inclusive decíamos de demolición de lo que se haya hecho y el retiro de lo que ahí haya quedado hasta que en tanto restablezcan, los restituyan totalmente la zona federal.

Yo creo que cualquier obra conlleva una cierta afectación, si no daño, cierta afectación ecológica. En sus tiempos, algunos permisos no requerían de ninguna cuestión de impacto ambiental y solamente se revisaban desde el punto de vista hidráulico e hidrológico, me refiero en esta ocasión única y exclusivamente a lo que a la institución nos corresponde.

Sin embargo, obviamente que el agua está ligada con el medio ambiente y está ligada con todo lo que es el entorno y por lo tanto sí debemos estar totalmente verificando y revisando que todos los impactos que se le hagan al ambiente, cualquiera de las obras, cualquier tipo, quienes tengan un sustento y un análisis.

Estos diagnósticos y estas manifestaciones, obviamente que es la autoridad, cabeza de sector nuestra, la que hace toda esta validación. Por eso cuando

nosotros cualquier obra hidráulica la analizamos y la revisamos, la Ley estipula qué debe requerirse cuando son obras hidráulicas, pero también estipula qué debe hacerse cuando son obras que cruzan una infraestructura hidráulica.

Hasta ahí es donde en términos llanos, la ley nos obliga a responder al usuario, hacer un verdadero análisis hidrológico, hacer un estudio hidráulico al detalle y en función de estos estudios, determinar lo que deba de hacerse con algunas recomendaciones para mitigar o para ayudar a restablecer el impacto ecológico, pero es a base de este estudio que requiere ser sancionado por la autoridad federal, no la autoridad estatal, porque aquí también hay un problema, las autoridades estatales de ecología a veces creen tener la atribución para disponer sobre asuntos ecológicos, pero no es el caso para asuntos que conlleven un cuerpo de agua de propiedad nacional, y éste les repito, sea canal, cauce, río, arroyo, vaso, presa, lo que sea.

Entonces sí requiere un dictamen y unas disposiciones muy concretas de la autoridad federal, en este caso nuestra cabeza de sector, la Semarnat, para decir qué es lo que debe de hacer y qué debe de cumplirse para que esa obra que están solicitando, se haga.

Yo creo que desde cualquier punto de vista nos queda claro a todos que esto tiene qué tomarse decisiones no de una sola instancia, no de una autoridad. Esto conlleva muchas participaciones y muchas intervenciones.

Yo les diría que nosotros como autoridad del agua, nuestra función, lo que nos especifica concretamente en la ley, es que hidráulica e hidrológicamente, las obras que autoricemos cumplan con estos aspectos y que la parte de la cuestión ecológica, que también es nuestra responsabilidad verla, tenemos qué estar totalmente revisados por nuestra cabeza de sector que es la SEMARNAT.

Cuando hablamos de vialidades y cuando hablamos de desarrollo urbanos o cuando hablamos de comunicaciones, entran muchas instancias y nosotros desde el punto de vista de nuestra autoridad, solamente revisamos lo que por ley nos atañe.

Yo creo que esto que nos estaba comentando el diputado Vinalay, sí debemos hacerlo, pero en completa comunicación con distintas instancias, porque sí podemos revisar y hacer inclusive alguna manifestación e impacto ambiental. Sin embargo, aquí la cabeza de sector es la que nos tendrá que decir hasta qué profundidad deberemos de hacer esto para medir las consecuencias de lo que ya está hecho e inclusive para presentar unas propuestas para remediación de todo esto.

Yo con gusto le digo que nos interesa mucho participar, somos autoridad junto con la SEMARNAT en todo esto que tenga que ver con los cauces. Yo no quiero limitar nuestra participación al decirles que todo lo que sea de tipo hidráulico e hidrológico es lo único que nos correspondería. No, aquí está de por medio muchas cosas de medio ambiente, pero está de por medio la recarga de acuíferos, está de por medio muchas otras cosas que debemos tomar en cuenta.

Sí me atrevo a decir que no es un asunto sencillo que requiere que aquí estemos participando en la solución muchas instancias y que lo que corresponde a la Comisión sí tenemos la indicación de que esto lo revisemos y tenemos la preocupación porque esto se dé bien y que inclusive lo que está hecho lo revisemos.

Cuando fue autorizado este entubamiento, no se requerían al detalle cosas de tipo ambiental. Sin embargo, tampoco podemos hacer borrón de lo anterior, sino tenemos que revisar que esto pueda funcionar mejor y si hay que cancelar algunas cosas, tendrán que hacerse.

Efectivamente parte de las cosas que tendremos que buscar siempre nos critican de tuberos, de andar entubando corrientes. Yo creo que una de las tónicas que estamos analizando precisamente, es que en futuro, desde ahora pero a futuro, sí se conserven los cauces y que cada vez más se tenga que entubar menos. O sea, sí se tendrá que entubar en sitios donde no tenga que ver con afectaciones de tipo ambiental, que en muchos casos hay que hacerlo, pero en corrientes este análisis tendrá que hacerse más al detalle.

Yo creo que sí estamos en que debemos ver al detalle qué es lo que hay que hacer para remediar, pero repito, no nada más una intervención de una sola instancia, sino aquí tendremos que participar muchos.

Cuando se hicieron las autorizaciones de lo que aquí está, sí hay análisis donde se determinan los riesgos y por eso se determina también de qué tamaño deben ser los entubamientos. Eso en su tiempo sí fue analizado. Sin embargo, mucho del riesgo ahora es por permitir que en las orillas de estas barrancas se autorice construcción de vivienda. No es ya el caso nuestro, pero sí, repito, lo que es nuestras zonas federales y nuestros cauces ahí sí tendremos que actuar, inclusive analizando estos estudios de riesgo que se mencionaron.

Hay muchas otras afectaciones, decía cada obra que se revisa, que se analiza lleva una afectación al entorno y, les repito, para esto de proteger las áreas verdes sí requerimos en cualquier cruce, en cualquier obra, en cualquier cosa que autorizamos este análisis y este es un requisito que se nos presente aparejado de cada solicitud y, repito, este requisito es de nuestra cabeza de sector, de la SEMARNAT.

Hacemos otra referencia, que intervienen muchas instancias de gobierno y que no nada más es responsabilidad de uno, pero no debemos de acotarnos únicamente a lo que en el caso particular nuestro es el cauce, aquí tenemos que ver el cauce, la cuestión forestal, la cuestión de la recarga, todo lo que tenga que ver con la obra pero ya vialidades y transportes sería necesidad de intervenir con más o interactuar con otras instancias.

Yo siento que sí debemos revisar y obviamente que necesitamos esta participación de todos, pero yo creo que interés nuestro es que busquemos cómo recuperar o cómo revertir los daños que ahí se tienen y que a todos nos toca una cierta responsabilidad y nos toca una cierta participación.

Dentro de las atribuciones de la Comisión sí es autoridad para revisar cualquier permiso que tenga que ver con los bienes inherentes al agua, que son en este caso los cauces y sí hay autorizaciones y sí hay manera de autorizar e inclusive desviar algunos cauces, entubar algunos cauces, proteger marginalmente algunos

cauces, sí hay muchos temas en relación a los cauces y barrancas que permiten a la autoridad negar o autorizar solicitudes que van desde entubar, proteger, rehabilitar, corregir o inclusive desviar algunos cauces, pero todos conllevan una serie de análisis y obviamente que todos esos análisis el principal factor que determina o no su factibilidad o que determina si se autoriza o no es la cuestión ambiental.

Obviamente que ahí tiene que hacerse más análisis cuando más es posible que se afecte el medio ambiente en función del permiso que se otorga. Hay permisos que no requieren las cuestiones de tipo ambiental, pero todos los que tienen que ver en cauces todos conllevan una manifestación o un diagnóstico de impacto ambiental.

Yo creo que sí están analizados en casi todos los casos los posibles riesgos pero, repito, todos estos riesgos que a nosotros nos toca analizar son los de tipo hidráulico, hidrológico y de estabilidad de los cauces. Todos los que conllevan los otros componentes de esto que estamos analizando no son nuestra responsabilidad, sin embargo nuestro interés es que sí tenemos una participación amplia y decidida en esto.

Como decía el diputado Vinalay, yo creo que la Comisión sí puede tener mucha participación inclusive hasta la posibilidad o la dirección de algunas cuestiones que se tengan que hacer en todo esto de las barrancas.

No sé si me queda algo no contestado, pero si no estamos para revisarlo.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, ingeniero Jorge Malagón.

De nueva forma vamos a inscribir en una segunda ronda de preguntas a los distintos diputados de esta Comisión y también a los diputados visitantes distinguidos a la misma, por lo tanto les pregunto a los diputados si desean hacer algún cuestionamiento adicional.

Diputado Miguel Errasti, diputado Agustín Castilla ¿Algún diputado más? La diputada Carmen Segura y el de la voz. Tiene el uso de la palabra el diputado Miguel Errasti. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL ERRASTI ARANGO.- Ingeniero, yo le quisiera hacer una pregunta aún todavía más concreta y esto referente a lo que a la CONAGUA le corresponde hacer. Ya nos habló acerca de algunas facultades de la dependencia. Básicamente en este momento tenemos un cauce en esta barranca, pero yo quisiera decirle que aquí entonces hay dos posibles escenarios.

El primero es que tienen que presentar hoy la inmobiliaria, la encargada de este asunto, ante ustedes tienen que demostrar que están aquellos permisos acreditados. No sabemos ni en qué tiempo ni en qué momento, pero en primera instancia tendrían que mostrárselos. Yo no sé si al día de hoy pudiesen seguir vigentes. Por ejemplo, eso sería un primer posible escenario.

El segundo es que no hubiera nada o que a lo mejor hubiera algo mal hecho, eso no lo sabemos, esto haciendo referencia a lo que la diputada Segura decía hace un rato pues entonces ¿qué necesitarían ellos para poder seguir con esta construcción y que la suspensión que hizo la CONAGUA hace un par de días pues la quitara la dependencia y pudieran continuar.

Ahora yo le digo, yo creo que para un asunto de estos los diputados precisamente desde esta Comisión desde comenzó este problema, que quiero decir que hoy sí saben muchas dependencias, hoy sabemos que incluso al Senado de la República ya llegó este tema.

A nosotros nos queda claro que para la parte en el Distrito Federal, para que en la parte del Distrito Federal se pudiese seguir construyendo tendríamos que hacer algunas reformas.

He manifestado en ocasiones que en este momento en la Asamblea estamos en contra de que continúe esta obra. Pero también no sé si la CONAGUA tiene ya dentro de sus facultades la posible visión de que existiera algún amparo por este inmobiliario.

Hoy en México desafortunadamente las cosas a veces resultan más fácil a través de este medio que permite la ley. Yo creo que el hecho de estos 15 días de que la propia Comisión no presente un análisis técnico de un impacto está dando pie a

que suceda esto y que después de manera monetaria la inmobiliaria diga cuánto va a ser del daño y pues lo vamos a pagar.

Yo no sé si de esa forma la CONAGUA se está preparando; porque creo que si nosotros desde tiempo atrás hicimos diversas manifestaciones en los medios y en algunas otras Comisiones con la gente del Estado de México, con el Presidente Municipal de Huixquilucan y las cosas siguen igual.

Entonces, hoy podemos decir que cuando intervino la Comisión del Agua fue de la única forma que se pudo parar en ese momento la obra para que les presentaran a ustedes los papeles, pues quisiera ver si ya tenemos contemplado la otra herramienta jurídica, que seguramente ya están pensando esta inmobiliaria ejercer yo creo más adelante.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Miguel Angel Errasti.

Tiene el uso de la palabra el diputado Agustín Castilla. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO AGUSTÍN CARLOS CASTILLA MARROQUÍN.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Creo que la intervención del diputado Errasti es por demás pertinente. Muchas veces las desarrolladoras conocen muy bien el caminito para darle la vuelta a la ley y quiero ser muy claro y en este y creo que hablo a nombre de todos los diputados integrantes de esta Legislatura. No estamos en contra de la realización de las obras como tal, no estamos en contra de los desarrolladores, pero nuestra principal obligación es velar por la seguridad de los habitantes de la ciudad, es garantizar la preservación de su patrimonio y es velar también por un aumento en la calidad de vida y eso es precisamente lo que estamos haciendo y sí es de preocuparse, precisamente como lo mencionaba el diputado Errasti, que a partir de artilugios legales únicamente reparen el daño y sin embargo sigan con las construcciones. Creo que fue muy claro el ingeniero Malagón, hay diferentes acciones que puede implementar la Comisión Nacional de Agua junto con otras dependencias. Tenemos que tender al reestablecimiento del entorno ecológico, existe la posibilidad de la demolición. En fin, cada una de ellas habrá que

analizarla en el respectivo tiempo, porque también entiendo que estamos ahorita en un compás de espera en tanto presenten los elementos que a su derecho convengan en estos 15 días que se les otorga.

Sin embargo más que una pregunta, una petición muy puntual, que mantengamos una estrecha comunicación y que nos mantengan también debidamente informados sobre los diferentes pasos que todavía faltan por dar.

Insisto mucho en que esta Asamblea está muy preocupada por las afectaciones que la construcción de dicha obra pudiera generar, pero está muy preocupada también porque esto no sea una excepción y sea algo que vemos con frecuencia. Tenemos que vigilar el cumplimiento de la ley y tenemos que garantizar que los intereses económicos no vayan en contra de los intereses de los habitantes de la Ciudad. Debemos procurar que se armonicen para garantizar –insisto- la calidad de vida en esta Ciudad y también el desarrollo de la misma.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias diputado Agustín Castilla. Tiene el uso de la palabra la diputada María del Carmen Segura Rangel.

Adelante diputada.

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

Es en relación con alguna posibilidad de un estudio tanto desde el punto de vista hidrológico como hidrometeorológico, y sé que esta área sería otra de la Comisión Nacional del Agua, que es el Servicio Meteorológico Nacional. Guardadas las debidas proporciones y usted me dirá si es exagerado mi comentario, pero ante lo que hemos escuchado que de construirse esa vialidad se daría un riesgo de posible inundación porque tenemos prácticamente al año 6 meses de temporada de lluvias y en el antecedente histórico reciente tenemos el caso de Piedras Negras, en Coahuila, en que después de varias décadas el agua reconoció su cauce final y vino un desastre importante en abril del año 2003, si mal no recuerdo.

¿Cuál sería su opinión desde el punto de vista técnico, se podría llevar a cabo y se debería llevar a cabo como parte de todo ese estudio técnico, un estudio a cargo del Servicio Meteorológico Nacional y de la instancia que usted coordina, para efectos de dimensionar el posible impacto en un caso parecido al de Piedras Negras o en alguna situación que pudiera en algunas décadas a futuro afectar la convivencia y que pudiera generar un riesgo para las vidas humanas?

Muchas gracias por su respuesta.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias a la diputada Carmen Segura.

Ingeniero, comentarle que sí me preocupan distintas circunstancias que hemos venido inclusive los diputados planteando desde hace un tiempo hacia acá, los miembros de esta Comisión de Desarrollo Metropolitano visitamos la zona y este asunto se tocado precisamente en los distintos medios de comunicación, prácticamente a partir de eso las distintas autoridades, ya sea Estatales o del Distrito Federal o Federales, pues evidentemente ponen el ojo, la visión en el asunto, y reitero me preocupa porque usted planteaba que prácticamente que sí la Comisión del Agua prácticamente hay generado acciones hidráulicas, estudios hidráulicos, pero adicional a esto evidentemente tiene una conexión muy fuerte y una acción prácticamente de acciones paralelas con la Semarnat.

En ese sentido me preocupa porque prácticamente como lo hemos venido planteando, se tapa el pozo después del niño ahogado, prácticamente en esta zona ya hay un impacto, hay un impacto ambiental para los vecinos del Estado de México, para los vecinos del Distrito Federal, y se podría generar un impacto mayor, y lo reitero, creo que no existen no está dada la mesa o la vinculación de coordinación entre las autoridades del Estado de México, entre las autoridades del Distrito Federal y obviamente con las autoridades también de la Comisión Nacional del Agua o con la Semarnat.

¿Y por qué? Prácticamente si no se alza la voz, si los legisladores no están en este asunto, si los medios de comunicación no están en este asunto, pues como nos percatamos, estuvieron a punto de entrar al Distrito Federal y no se trata como

también lo señalaba aquí el diputado Agustín Castilla, y eso lo dejamos muy en claro, de estar en un conflicto con vecinos de otra entidad federativa.

Lo que se trata aquí, es precisamente tener una visualización de los problemas claros de cómo se están dando, pero también tener una planeación clara entre las distintas autoridades gubernamentales de distintos órdenes a efecto de que estas planeaciones viales, metropolitanas, evidentemente resuelvan problemas, que le den calidad de vida a la gente, no que vengan prácticamente a generar un problema de mayor envergadura.

Eso es una situación que me preocupa mucho y lo planteo de nueva forma y hago un llamado también, así como lo he hecho al gobierno del Estado de México, al Gobierno del Distrito Federal y al Gobierno, ahora al Gobierno Federal, de que exista a la brevedad ahora sí una coordinación verdadera, pero que adicional a esto, también existan por los distintos órdenes de gobierno, acciones de prevención. Lo vuelvo a reiterar, no puede ser posible que esto esté ocurriendo, porque por parte del Gobierno Federal, por parte de la Comisión Nacional del Agua nos dice, no hay permisos.

En el 2005 prácticamente perdieron estas autorizaciones, esta empresa que denomina usted proyecto Inmobiliario Terranova, por parte del Gobierno del Distrito Federal también nos informan, no hay permisos y también dejamos de claro que por parte de la Asamblea Legislativa a nosotros nos toca generar el cambio del uso del suelo y nosotros sí decimos no al cambio del uso del suelo en Cuajimalpa de Morelos.

Mi cuestionamiento reiterado, ingeniero Malagón, sería: ¿Se tiene contemplado por parte de la Comisión Nacional del Agua realizar la clausura definitiva de esta obra? Y si el impacto ambiental de esta obra, causaría mayores problemas, como ya lo vemos, para la distribución y abastecimiento del agua en esta zona, estoy refiriéndome no solamente a Huixquilucan, me estoy refiriendo también al Distrito Federal en el caso de Cuajimalpa de Morelos y obviamente las delegaciones aledañas.

Por sus respuestas, ingeniero, muchas gracias.

EL ING. JORGE MALAGON DIAZ.- Muy amable. En razón de que lo que tenemos ahora en proceso es una visita de inspección en la que no existe todavía una posición de carácter definitivo, en este caso no sería procedente el amparo.

Al hacer una clausura provisional, repito, esto todavía no, hay una determinación que pudiera ser motivo de un juicio o que pueda llegarse al amparo. Sin embargo, en el momento en que se tengan que presentar todos los informes, tanto previos como justificados, ahí es donde se tiene que hacer valer todo lo que de orden público e interés social deba cuidarse.

Entonces, sí creemos que cuando hagamos todas estas determinaciones, entonces sí pudiéramos estar pensando en cuestiones de amparo, pero no es el caso para lo que ahorita estamos viviendo.

Qué piensa la Comisión hacer. Hacer todos los implementos y tratar que todo lo que se revise conlleve el que todos los involucrados opinen al respecto.

Aquí la parte de medio ambiente y la parte de hidrología y la parte de la capacidad hidráulica, esa la tenemos clara y definida. Sin embargo, conlleva lo que decíamos de las otras instancias y esto tiene que ser multisectorial para que pueda darse una determinación de qué es lo procedente en este caso.

Yo creo que lo que tenemos que hacer sí es tener, como lo están planteando, una intercomunicación o una comunicación permanente de todo esto de lo que viene. Nosotros, como ustedes saben, tenemos como fecha el día 1º de febrero para que en el ínter hasta esa fecha presente todo lo que en su derecho ellos consideren y se pueda hacer el análisis para que esto pueda determinarse.

En relación a la hidrología y la hidrometría, desde que se hizo la autorización de entubamiento, todos los análisis de riesgo se van y se analizan. La capacidad que tiene o que se les dice deba tener el tramo autorizado, es una capacidad suficiente para que en un fenómeno hidrometeorológico extremo en la parte alta de la cuenca, es una cuenca no muy grande, es una cuenca que se inicia casi en los límites de la carretera a Toluca, ahí de Cuajimalpa, y la aportación a este punto está totalmente clara, está totalmente determinada y se cuantifica cuál es el gasto

instantáneo máximo por el punto y ese es el que se considera para determinarle a quien solicita algo el tamaño de las tuberías y la forma como deben instalarse.

Ese caso sí está cubierto aquí.

Entonces, hay normatividad que establece qué considerar para cada caso en rectificaciones, en entubamientos y en protecciones donde repito, a través de un gasto, un volumen máximo, se determina qué consideraciones deben darse.

Aquí no es tanto el riesgo de vidas humanas, porque además es un desarrollo no muy grande y, repito, tiene la capacidad de desalojo en función de toda la cuenca que aporta hasta este punto y la capacidad es adecuada. Sin embargo, aquí la parte de la afectación al medio ese es lo que es más dable revisar, pero el riesgo por tener alguna cuestión de pérdida de vidas humanas, aquí está analizado desde que se dieron los permisos.

Yo sé que es mucho ya el impacto que toda la zona ha sufrido, no solamente esta parte, todo de Interlomas y toda la zona hasta Cuajimalpa hay una gran afectación de impacto ambiental y yo creo que aquí sí tenemos qué hacer y además como es límite entre dos entidades, sí debe haber una coordinación verdadera para que no solamente se prevengan los que vienen, porque no es nada más esta Barranca, está la barranca del Negro, está la barranca de La Loma, está la barranca del Carmen, hay muchas barrancas que todas conllevan principalmente vialidades o todas conllevan cruces y en todas ellas estamos impidiendo que se hagan las cosas sin tener todo el soporte de análisis debido.

Sin embargo, otra vez tenemos que involucrarnos o involucrar a todas las instancias que tengan que ver con esto y una verdadera coordinación. Ésta de la Barranca de Huayatlaco, repito, es una de varias que están en la misma zona y que de la misma forma tenemos que analizarlas y tenemos que resolverlas, porque sí tenemos que cuidar un ambiente que está muy deteriorado en toda esa zona y que debemos restituir mucho de ello, ya no solamente evitar que se continúe porque sí hay un fuerte impacto que puede ser mayor, no hay duda, pero aquí lo que tenemos que hacer es que lo disminuyamos e inclusive en los casos en que se pueda revertirlo.

Finalmente, obviamente que nosotros buscamos que se cumpla con la ley y este cumplimiento también dentro de la legislación se establezca que hay obras que son susceptibles de revisar y en su caso de regularizar, y el extremo es que se dicte la clausura definitiva y que se disponga que se demuela y que se retire si es el caso.

No estamos todavía en este momento claros en qué es lo que sigue, pero obviamente que de los análisis y de esto que estamos pidiendo que en estos 15 días se analice, y que estamos nosotros también analizando, se tendrá el reporte final para ver qué es lo que procede en el caso concreto de esta barranca, que repito yo creo que una parte es la que está haciendo la Federación a través de esta clausura y la revisión de lo que conlleva esta clausura, pero mucho tiene que ver lo que a través de todas las instancias tenga que revisarse para que igual que el caso de Huayatlaco se pueda inclusive ampliar a las otras barrancas o a los otros tramos que andamos en condiciones similares a ésta.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, ingeniero Jorge Malagón.

Nos ha solicitado el uso de la palabra el diputado Alfredo Vinalay Mora. Tiene el uso de la palabra, diputado. Adelante.

EL C. DIPUTADO ALFREDO VINALAY MORA.- Ingeniero, solamente dos preguntas. Una es el nombre de la empresa que está llevando a cabo estas obras y la segunda es si su razón social está en el Estado de México o en la Ciudad de México. Eso es todo.

EL C. PRESIDENTE.- Ingeniero, de nueva forma a través de esta Comisión exhortamos a la SEMARNAT y a la Comisión a que se hagan los estudios correspondientes, entiendo que ha tenido responsabilidad de autorizaciones, de permisos los distintos órdenes de gobierno, pero creo que ahora sí le tenemos que entrar de una forma más efectiva, obviamente responsable y seria al asunto.

La petición cordial es a partir de esta petición, como también en algún momento lo hizo el diputado Alfredo Vinalay, valdría la pena que nos pudiesen también informar en su momento cuánto tiempo tardará el estudio de impacto ambiental, que ojalá podamos tener, reitero, una respuesta en este sentido, porque también

entiendo que de la misma forma lo está haciendo la autoridad delegacional de Cuajimalpa, pero más allá de saber qué impacto tendría en el Distrito Federal en la parte de Cuajimalpa, lo que a nosotros nos interesa con esta visión metropolitana, sería saber qué impacto tendría no solamente en Cuajimalpa sino en toda la zona, me refiero a Huixquilucan, incluso hacia Naucalpan, el impacto que tendría hacia Cuajimalpa, Miguel Hidalgo y Alvaro Obregón, que sería importante saber.

Por su respuesta también en este sentido de cuándo se daría, de que pudiese ser el conducto para platicarlo con las autoridades de la SEMARNAT, nos gustaría mucho y también reiterarle la petición de que ojalá nos gustaría que nos dejara no solamente algunas gráficas sino también el informe concreto, el estudio que tengan ustedes ya realizado por parte de la Comisión Nacional del Agua.

Tiene el uso de la palabra, ingeniero. Muchas gracias por sus respuestas.

EL ING. JORGE MALAGÓN DÍAZ.- Muchas gracias.

Decirles que el permiso de entubamiento se dio al Gobierno del Estado de México y que este permiso establecía ciertas cláusulas y además algunas recomendaciones, este permiso que, repito, fue el otorgado en 1992.

La orden de visita obviamente en primera instancia tiene que hacerse con quien físicamente está en el punto y fue a esta empresa, la que estaba en el lugar, a la que se le hizo directamente la visita y obviamente que ella a su vez dijo que está haciendo la obra por encargo del Gobierno del Estado; por lo tanto, es éste el que tiene que presentar todos los permisos que al respecto se hayan otorgado.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Cuál es la empresa?

EL C. ING. JORGE MALAGÓN DÍAZ.- No quiero cambiar el nombre, pero eso quiero darle exactamente el nombre.

EL C. PRESIDENTE.- No hay problema, ingeniero, aquí aguardamos.

EL C. ING. JORGE MALAGÓN DÍAZ.- Es el ingeniero José Luis Valencia Castañeda, él es la persona que supervisando los trabajos que se hacían en el sitio dijo “obra que realiza por orden del Gobierno del Estado de México”.

Sin embargo, repito, la orden del visita que nosotros enviamos es directamente al Gobierno del Estado porque él era el que tiene presentado la solicitud y es el que tiene otorgada el permiso para el entubamiento.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, ingeniero. Entonces, ingeniero, lo que nos está planteando es que prácticamente no es una empresa, sino es el Gobierno del Estado el que está llevando prácticamente esta obra.

EL C. ING. JORGE MALAGÓN DÍAZ.- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- De acuerdo. Nada más para aclarar la pregunta, inclusive que nos hacía el diputado Alfredo Vinalay.

Muy bien. Ingeniero, de veras agradecemos mucho su visita a la Asamblea Legislativa. Antes de un servidor dirigir un comentario final como Presidente de la Comisión, sí nos gustaría mucho que nos pudiese dar un mensaje final.

Gracias, ingeniero.

EL C. ING. JORGE MALAGÓN DÍAZ.- Algo que se me pasó inclusive en el tintero es que me preguntaban de qué manera afectaba esto la distribución la distribución del agua. Lo que es el suministro de agua no lo afecta en nada nuestro encargo en el abastecimiento hacia el Distrito Federal o hacia el Estado de México se hace en sitios perfectamente claros, bien identificados, a donde entregamos toda el agua que producimos y que viene de Cutzamala, como de los pozos internos que están en el Valle.

Para fines de afectación del abastecimiento, esto no representaría, lo que representa problema es ya su distribución final, porque al irse ampliando, modificando y cambiando las áreas urbanas, obviamente que sí su distribución es más complicada. Pero esta parte es atribución de los gobiernos locales ya sea municipal o en su caso del Distrito Federal, de las Delegaciones.

Y yo creo que este asunto tiene que ponernos a trabajar más al detalle a todos los que tenemos que ver con este tipo de autorizaciones y con este tipo de circunstancias que conllevan una problemática muy amplia que es la convivencia entre todos los habitantes del Valle y aquí pues mucho es la convivencia entre dos Entidades Federativas.

Yo lo referí varias veces. Yo creo que no es nada más solución que presente nuestra Secretaría o nuestra Comisión. Yo creo que aquí implica muchas otras cosas y lo que sí les quiero decir es que la indicación que tengo y lo que estoy convencido que debemos de hacer aquí es que sí se mejore el nivel de vida de las zonas y que no tenga que afectarse en este afán de resolver puntualmente algunas cosas que se afecte a otras Entidades inclusive.

Yo creo que aquí hay que hacer una revisión como se hace en todos los temas relativos al agua; tenemos mucha interrelación con los gobiernos Estatales del Estado de México y con el Gobierno del Distrito Federal, porque tenemos muchas implicaciones que tienen que ver con el agua no solamente su abastecimiento, también su desalojo, también su tratamiento y todo este manejo lo hacemos en conjunto.

Manejar hidrológicamente este Valle es muy complicado y cada vez que afectemos nuestras barrancas, va a ser más complicado.

Si cada vez se va haciendo más desarrollos y estos se hacen sin control, pues más vamos a complicar los 3 temas fundamentales del agua que como ustedes saben aquí no llueve todo el año, se concentra en 4 meses y en 4 meses andamos haciendo labor muy titánica para evitar que se nos inunden más áreas en el Valle de México.

Tenemos una labor fundamental que es entregar agua, producir agua para que esta Ciudad tenga suficiencia en el abasto y ahí estamos también involucrados las dos Entidades y una tercera que es Hidalgo, porque a fin de cuenta también tiene que ver con todo el Valle.

Y el saneamiento, que como ustedes saben bueno pues es uno de los polos de desarrollo con más alto grado de retraso en las cuestiones del tratamiento, del saneamiento de nuestras aguas.

Entonces en esas 3 cosas estamos actuando. Tenemos mucho que hacer y estamos haciendo mucho, pero esta obra en particular conlleva más que esa gran interrelación que tenemos, el de otras, el de la parte urbana, el de la parte de comunicación, el de la parte de transportes y pues todos tenemos que buscar cómo hacer más justo y más equitativo esto, y como repito no al amparo de una población afectemos otra.

Ese es mi sentir y creo que en esto que es la Barranca nos tendrá que abrir más los ojos para que todas estas revisiones que hagamos tanto de cruce de corrientes como de entubamientos y reforzamientos y rectificaciones de corrientes lo hagamos.

Mucho conlleva el trabajo que también hagan los Municipios o las Delegaciones, porque el riesgo si no lo hacemos factible o visible entre todos los que están en él, es muy difícil que nos entiendan y tiene que participar mucho las autoridades locales para que estas invasiones de barrancas se eviten y obviamente se rescaten todas las que se puedan ir haciendo.

Este sería mi colofón de esta exposición y les agradezco mucho a todos ustedes diputados que nos hayan dado la oportunidad de explicar lo que nuestra Institución está haciendo o hizo en este tema que repito no va a ser el único, va a tener que hacerse muchos en el que tengamos que ver mucha revisión de lo que cada instancia tiene que revisar.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias ingeniero Jorge Malagón Díaz, y sólo hacer un comentario final.

Ingeniero, fíjese que prácticamente a esta Comisión de Desarrollo Metropolitano, a la Asamblea Legislativa, pues evidentemente le interesan mucho los problemas

metropolitanos, independientemente de todos los problemas que tenemos en la Ciudad de México, de orden legal y de distintos órdenes, porque prácticamente tenemos que empujar a una mejor viabilidad metropolitana.

No se trata, como lo platicamos hace un rato, de ver quién tiene la culpa, que sí ha existido responsabilidad por distintos órdenes de gobierno, ya lo planteamos respecto a que no solamente la SEMARNAT o la Comisión Nacional del Agua o algunas otra entidades federales, puedan tener acciones de estudios hidráulicos, sino que también se pueda tener otros estudios de impacto ambiental y de prevención.

Adicional a esto, creo que debe existir un estudio también importante por parte de las autoridades del Gobierno del Estado de México, responsable también en este sentido, pero por parte del Gobierno del Distrito Federal tiene que existir también una mayor vigilancia, estudios y a final de cuentas entre estos tres órdenes de gobierno, la exhortación que haría esta Asamblea es que exista de inmediato una coordinación, porque si no entonces como usted bien lo ha dicho y que nosotros ya lo hemos señalado, tendríamos una afectación no solamente vial como por ejemplo en el caso de la Barranca de Hueyatlaco.

Se están generando prácticamente problemas similares en otras latitudes del Distrito Federal, con obviamente frontera o límites con distintos estados de la república, o sea a final de cuentas son problemas no solamente del Distrito Federal, son problemas metropolitanos, megalopolitanos que tenemos que responsablemente estar estudiando cada uno de los asuntos y por lo tanto darle una respuesta favorable a los distintos ciudadanos de este país.

En el asunto en concreto que le planteaba yo del abastecimiento del agua, ojalá que exista la oportunidad en algún momento de invitarlo a hacer un recorrido allá en Cuajimalpa al pueblo de San Pablo Chimalpa, de San Mateo Tlaltemango y del pueblo Acopilco, y se lo decía en este sentido, porque ya tienen ellos problema de abastecimiento del agua y que sí me gustaría que pudiésemos ir visualizando cómo vamos ir resolviendo ese tipo de problemas.

La verdad es que nos da mucho gusto tener la presencia de usted el día de hoy, porque le da más claridad, no solamente gráfica, sino legal respecto al problema de cómo se ha venido tratando por los distintos órdenes de gobierno.

De verdad que le agradecemos mucho su presencia, para nosotros es en verdad un honor tenerlo en esta Asamblea Legislativa y agradecer también a los medios de comunicación, a los visitantes distinguidos que nos acompañan y evidentemente a los diputados presentes.

Por lo tanto, ingeniero Jorge Malagón Díaz, Gerente Regional de Aguas del Valle de México y Sistema Cutzamala de la Comisión Nacional del Agua, muchas gracias por su presencia y se cierra la Comisión de Desarrollo Metropolitano el día de hoy.

Muchísimas gracias a todos.

