



DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
PRESENTE**

El suscrito diputado Héctor Barrera Marmolejo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D y E, y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Pleno, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS**, en el tenor de los siguientes:

1

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS





II LEGISLATURA

DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ANTECEDENTES

El transporte público en cualquier zona urbanizada es una alternativa para lograr el desplazamiento de un lugar a otro de quienes habitan en una ciudad, sobre todo en nuestro país donde las y los mexicanos son quienes más lo utilizan debido a su rapidez y economía.

Contribuyendo principalmente al cuidado del medio ambiente, además de lo anterior, es importante señalar que el uso del transporte público resulta ser uno de los más baratos en nuestro país para realizar el traslado al destino deseado, ya que está comprobado que el uso del vehículo privado ha ocasionado un incremento sustancial al gasto familiar como es el mantenimiento del automóvil, la gasolina, etc.

Por tal razón el hecho de que esté presente fallas e ineficiencias en el sistema pone en riesgo la seguridad de los cerca de 100 mil usuarios que a diario abordan los trenes del corredor férreo.

El Tren Ligero forma parte de la red del Servicio de Transportes Eléctricos el cual opera en el Sur de la Ciudad de México.

Presta servicio de transporte no contaminante a la población de las Delegaciones Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco, brindando su servicio a través de 18 estaciones y 2 terminales, mediante 20 trenes dobles acoplados con doble cabina de mando con capacidad máxima de 374 pasajeros por unidad. Cuenta con una línea de 13,04 kilómetros, su parque vehicular está formado por **trenes ligeros articulados de piso alto de rodadura férrea**.

El Tren Ligero de la Ciudad de México representa el remanente del antiguo sistema de tranvías del Distrito Federal creado a mediados del siglo XIX.

2

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS





DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

El 12 de octubre de 1852 se otorgó la concesión a José Gómez de la Cortina, Conde de la Cortina y de Castro, para construir un sistema de tranvías a vapor del centro del Distrito Federal, hoy Ciudad de México, a Tlalpan.

El 13 de agosto de 1856, Luis Hammeken obtuvo una concesión para construir el ferrocarril Zócalo-Tacubaya, Para lograr su objetivo fundó la Compañía del Ferrocarril México-Tacubaya, a partir de ese momento el sistema de tranvías comenzó a expandirse por la capital mexicana.

Entre 1856 y 1857, las autoridades dispusieron que los tranvías de vapor y gasolina ofrecieran su servicio en la periferia de la ciudad, mientras que el servicio al interior se ofrecería por medio de tranvías de tracción animal (mulas y caballos).

A partir de 1896 los servicios de los tranvías fueron controlados por la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal. Ante el auge ferrocarrilero durante el gobierno de Porfirio Díaz, a finales del siglo XIX, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal decidió convertir su parque vehicular de tracción animal, vapor y gasolina a tracción eléctrica, para lo cual la compañía estadounidense JG Brill Company, con sede en Filadelfia, construyó el parque vehicular.

El 15 de enero de 1900, comenzó, de manera oficial, el servicio de tranvías eléctricos en la Ciudad de México.

El proyecto del Tren ligero de la Ciudad de México se caracterizó por la compleja transición tecnológica en el parque vehicular.

Entre 1986 y 1988 el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal logró reanudar el servicio de tranvías en la zona sur de la Ciudad de México. El

3

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS





DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

proyecto elaborado por el Servicio de Transportes Eléctricos con asesoría de la empresa canadiense Urban Transportation Development Corporation rehabilitó dos rutas del antiguo sistema de tranvías: Tasqueña-Xochimilco y Huipulco-Tlalpan. El proyecto fue llamado Tren ligero.

Es la única línea del sistema en operación, está construida al sur de la Ciudad de México con dirección norte-sur de Tasqueña a Huipulco y dirección norponiente-suroriente de Huipulco a Xochimilco.

El primer tramo inaugurado fue Tasqueña-Estadio Azteca en agosto de 1986.

En 1988 se amplió el servicio hasta la estación Xochimilco (hoy Francisco Goitia). En años posteriores se construyó una estación más llamada Embarcadero (después nombrada Xochimilco).

Entre 1986 y 1990 se estableció un ramal sobre la Av. Renato Leduc de la estación Huipulco hasta la Av. San Fernando. Al igual que la línea principal, se empleó el derecho de vía perteneciente a la antigua red de tranvías de la Ciudad de México. En 1990 el servicio fue suspendido en este ramal.

El 27 de septiembre de 2007 se dio a conocer la reubicación de la estación terminal Xochimilco. Las autoridades del Servicio de Transportes Eléctricos argumentaron que la estación localizada en Av. Cuauhtémoc, entre la calle Ramírez del Castillo y la Av. José María Morelos y Pavón, presentaba limitaciones de espacio. Tales limitaciones provocaban retraso en las operaciones de abordaje del tren.

El 17 de noviembre de 2007 se iniciaron los trabajos de construcción de la nueva terminal Xochimilco (simultáneamente comenzó la demolición de la antigua terminal). 14 Para garantizar las maniobras y rápido abordaje del





DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

tren, la nueva estación cuenta con tres andenes y dos vías. Entró en operación el 14 de diciembre de 2008.

El tipo de construcción es superficial en todo su trayecto. El Tren Ligero está construido en las avenidas: Guatemala, Calzada de Tlalpan, Calzada Acueducto, Calzada México-Xochimilco, Guadalupe I. Ramírez, 20 de noviembre y Cuauhtémoc.

Estaciones: **Tasqueña, Las Torres, Ciudad Jardín, La Virgen, Xotepingo, Nezahualpilli, Registro Federal, Textitlán, El Vergel, Estadio Azteca, Huipulco, Xomali, Periférico, Tepepan, La Noria, Huichapan, Francisco Goitia y Xochimilco.**

Desde el 2 de enero de 2010 el costo de un viaje tiene valor de MXN\$ 3.00 (0.13 euros o 0.15 dólares estadounidenses en 2018). Para cubrir el costo es necesario comprar una tarjeta recargable. La tarjeta recargable tiene un valor de MXN\$ 10.00.

De acuerdo con datos del INEGI, en 2017 se transportó en promedio a unos 83 mil pasajeros diarios; y sus 20 unidades recorrieron, en un promedio diario, 4,934 kilómetros en total.

La estación Tasqueña enlaza con la línea 2 del Metro de la Ciudad de México. Para acceder al Metro de la Ciudad de México se necesita comprar un boleto diferente o la tarjeta recargable propia de este sistema.

PARQUE VEHICULAR

El parque vehicular está formado por 24 trenes ligeros articulados de piso alto de rodadura férrea. Los trenes poseen un pantógrafo en la parte





DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

superior para recibir la tensión de 600 Vcc suministrada por medio de una catenaria.

Todos los trenes presentan una cromática color gris con discretas franjas en color azul y verde en los costados. En diciembre de 1991 comenzaron a circular 12 trenes marca Bombardier modelo TE-90, con tecnología de Siemens AG y armados por la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

En 1995 el parque vehicular fue complementado con 4 trenes modelo TE-95 similares a los TE-90. Con la llegada de los TE-95, los antiguos trenes modelo TLM salieron de circulación definitivamente. Once años después, el 8 de mayo de 2006, el Gobierno del Distrito Federal emitió la licitación para adquirir cuatro nuevos trenes con el propósito de incrementar un 30% la oferta en el servicio.

La empresa ganadora, Bombardier Transportation México, fabricó cuatro unidades de tren ligero modelo TL-06 con un costo de 15.5 millones de dólares

Las unidades comenzaron a entregarse desde julio de 2008 y entraron en operación el 14 de diciembre de 2008.

En 2012 la empresa Bombardier Transportation México ganó otra licitación para construir cuatro trenes modelo TL-12 con un costo de 18 millones de dólares.





II LEGISLATURA

DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El Tren Ligero del Servicio de Transportes Eléctricos (STE) opera **desde el 22 de mayo de 2018 sin Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)**, un conjunto de tecnologías que gestionan la operación de convoyes.

La falta del Sistema pone en riesgo la seguridad de los cerca de 100 mil usuarios que a diario abordan los trenes del corredor férreo, que va desde el Metro Taxqueña a Xochimilco (con datos del área de Transportación del STE).

Y es que la falta del SAE aumenta el riesgo de accidente por factor humano, pues el Sistema precisa la distancia entre trenes, facilita la comunicación entre operadores y reguladores que desde el Puesto Central de Control (PCC) debieran de monitorear en pantalla el avance y velocidad en tiempo real, lo que reduce el riesgo de colisión durante las corridas por la única línea de Tren Ligero en la Ciudad.

Ante ello, desde hace poco más de cuatro años, el organismo gubernamental reactivó la operación “**estado de contingencia**”, en el que la ubicación de los entre 8 y 12 trenes en servicio **es “estimada”, pues se hace a través de llamadas por teléfonos celulares y de una aplicación**, entre operadores y reguladores en el puesto de control, ubicado en la sede del STE sobre Eje Central.

La efectividad del “**estado de contingencia**”, que también se ejecutó desde el 29 de noviembre de 2010 y hasta finales de 2013, lapso menor al de la actual Administración, **depende del factor humano**, en el que también





DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

interactúan supervisores, jefes de estación y terminal, personal de vía y policías.

Los operadores del Tren Ligero tienen una **convivencia cotidiana con el riesgo**, dado que **las vías atraviesan calles en ocho puntos...** y los automovilistas y choferes no siempre respetan la preferencia de los convoyes.

Es importante señalar que un tren del Sistema pesa en vacío 42 toneladas, ya con usuarios más de 60 toneladas, aunque vaya a 15 o 20 kilómetros, **en caso de una contingencia son pesados y no se pueden frenar de manera inmediata.**

En los cruces de la línea en Calzada de Tlalpan con Calzada México-Xochimilco y la Calle Tlalmanalco, este último por la estación El Vergel, se apreció durante un recorrido que automovilistas buscan ganarles el paso a los trenes e incluso ignoran las indicaciones del policía en turno, cuyos horarios son de 24 por 24 horas.

A penas el pasado 18 de febrero del presente año, se registró el choque de un vagón del Tren Ligero contra un taxi, el cual dejó una persona muerta, el choque de uno de los vagones del Tren Ligero con un taxi dejó como resultado la muerte de una mujer, así como dos personas lesionadas.

El accidente también provocó caos vial en Calzada de Tlalpan, Ciudad de México, a la altura de la estación "El Vergel", las autoridades que acudieron al lugar informaron que había fallecido una mujer, que era la pasajera del taxi.

8

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS





II LEGISLATURA

DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CONSIDERANDO

PRIMERO. - Que el Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, en su artículo 100, referente los puntos de acuerdo, establece a la letra:

Las proposiciones con punto de acuerdo tendrán por objeto un exhorto, solicitud o, recomendación o cualquier otro que se relacione con la competencia del Congreso, pero que no sea materia de iniciativas, propuestas de iniciativas o de acuerdos parlamentarios.

SEGUNDO. - Que el Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, en su artículo 101, referente los puntos de acuerdo de Urgente y Obvia Resolución, establece a la letra:

Las proposiciones calificadas por el Pleno de urgente y obvia resolución serán discutidas y votadas inmediatamente por éste. En caso de no ser así calificadas, a la o el Presidente las turnará a la o las Comisiones;

TERCERO. – el artículo 13 Ciudad habitable, en el inciso E. Derecho a la movilidad, en sus numerales 1 y 2 señala 1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual

9

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS





DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

CUARTO. – con fundamento en el artículo 5 de la Ley De La Institución Descentralizada De Servicio Público "Servicio De Transportes Eléctricos Del Distrito Federal, la jefa de gobierno de la Ciudad de México, fungirá como la presidenta del consejo de administración del servicio de transportes eléctricos y lpo señalado en el artículo 7 de la misma ley para, inciso j).- Aprobar los presupuestos de ingresos y egresos, oyendo previamente la opinión del Departamento del Distrito Federal;

k).- Delegar algunas facultades en Comités o Comisiones de su seno, o en el Director General, señalándoles las atribuciones para que las ejerzan, en los negocios o lugares que se designen. No serán facultades delegables del Consejo, las que se refieran: al nombramiento de Secretario del Consejo, Director General y Subdirectores; acordar la emisión de títulos de créditos y aprobar operaciones cuyo monto exceda de cien mil pesos o de cinco años de plazo; y

l).- En general, desempeñar todas las atribuciones que estén comprendidas en el objeto de la institución, y que no estén expresamente reservadas por la ley al Gobierno Federal o al Departamento del Distrito Federal.

QUINTO. Y el artículo 9 de la Ley de la Institución Descentralizada De Servicio Público "Servicio De Transportes Eléctricos Del Distrito Federal, el cual señala que el Director General tendrá las siguientes facultades: inciso c).- Administrará los negocios y bienes de la institución celebrando los convenios y contratos y ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la institución.

10

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS





II LEGISLATURA

DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

DIPUTADO CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Por lo anteriormente expuesto someto a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad México la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. - SE SOLICITA AL DIRECTOR DEL TREN LIGERO Y TITULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. MARTÍN LÓPEZ DELGADO, ASÍ COMO A LA JEFA DE GOBIERNO, DR. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE INFORMEN LAS RAZONES POR LAS CUALES ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE DENOMINADO TREN LIGERO, TIENE CUATRO AÑOS OPERANDO A CIEGAS CON LOS RIESGOS QUE ESTO SIGNIFICA PARA LA SOCIEDAD, TODA VEZ QUE EXISTE UNA EXCESIVA FALTA DE MANTENIMIENTO EN LOS CONVOYES, ASI COMO EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Centro Histórico, a los 04 días del mes de marzo del año 2022.

Dip. Ricardo Rubio T.

Atentamente.

Hector Barrera Marmolejo
DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO

