

Ciudad de México, 30 de octubre de 2023

**DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

El que suscribe, diputado Temístocles Villanueva Ramos, integrante del Grupo Parlamentario Morena en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; artículo 5 fracciones I y XX y 101, ambos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este H. Pleno la siguiente: **Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el que se exhorta a diversas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México para realizar diversas acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en la Colonia Centro Histórico, en la Alcaldía Cuauhtémoc** al tenor de la siguiente:

**I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Diariamente llegan a nuestra ciudad un aproximado de 2.3 millones de personas que componen la población flotante; provenientes de Hidalgo (6 mil 827 personas), Estado de México (750 mil 995 personas) y las dieciséis demarcaciones de la Ciudad de México (1.5 millones de personas).<sup>1</sup> La demanda de transporte público en la Ciudad se ha convertido en una constante, proporcional a su crecimiento casi desmedido y de incipiente planificación. Esta demanda está relacionada directamente con el aumento en la población en la Ciudad de México, la cual en el año 1950 era de 3.1 millones de personas, para el año 2000 superó la cantidad de 8.8 millones y, para 2020, rebasó los 9.2 millones de habitantes<sup>2</sup>.

Paralelamente, el uso de la bicicleta en Ciudad de México se ha convertido en un medio de transporte económico, eficiente y benéfico para la salud de las personas. Según resultados de la Encuesta Origen Destino 2017 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), existen 5.9 millones de hogares en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), de los cuales el 35.9 por ciento cuenta con bicicleta como medio de

---

<sup>1</sup> Secretaría de Administración y Finanzas, "Fórmula y Metodología para la distribución de las participaciones federales a las Alcaldías de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2023", disponible en: [https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia\\_distribucion\\_participaciones/docs/2023/FOR MULA METODOLOGIA DISTRIBICION PARTICIPACIONES\\_2023.pdf](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia_distribucion_participaciones/docs/2023/FOR MULA METODOLOGIA DISTRIBICION PARTICIPACIONES_2023.pdf) p. 36

<sup>2</sup> INEGI, "Dinámica de la población", disponible en: <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/dinamica.aspx?tema=me>

transporte, mientras que en la Ciudad de México le corresponde el 28 por ciento.<sup>3</sup>

Ambas dinámicas son visibles en el Centro Histórico de la Ciudad de México como el corazón de una capital vibrante por el que al día transitan entre 1 millón y 2 millones de personas dependiendo de si es un día entre semana o fin de semana. Compuesto por 668 manzanas en una extensión territorial de 9.7 kilómetros cuadrados, el Centro Histórico de la capital cuenta con muchas caras: una turística, otra comercial y una más, a veces olvidada, que es la habitacional. En el Centro capitalino conviven diariamente una gran diversidad de poblaciones que transitan, trabajan, visitan, viven y se manifiestan en sus calles de manera cotidiana. Con todo, durante décadas la traza histórica del cuadrante centro se vio transformada por una visión de ciudad que primó el tránsito de automóviles, relegando tanto a habitantes como a personas trabajadoras de la zona de los proyectos y modelo de movilidad.

En este sentido, quienes habitan, trabajan y transitan diariamente el Centro Histórico han enfrentado claras brechas de desigualdad en el acceso al transporte público y a los medios de movilidad alternativa de manera segura e integrada. A partir de la llegada de la izquierda al gobierno de la Ciudad, hace 25 años, esta necesidad ha empezado a ser reconocida y atendida, con obras clave que han apostado por un cambio de paradigma en la forma de moverse y transportarse en y por el Centro Histórico de la Ciudad. No obstante, siguen existiendo retos que urgen de nuestra atención, en aras de seguir garantizando estos derechos en una colonia cuya importancia es innegable. Así, el presente Punto de Acuerdo busca atender demandas específicas en materia de movilidad de vecinas y vecinos de la Colonia Centro, con perspectiva de derechos conjugada con las de planeación urbana, integralidad y accesibilidad.

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la población total de la Ciudad ha experimentado variaciones relacionadas con el fenómeno migratorio, tan solo entre 2015 y 2020 salieron de la Ciudad de México 557 mil 181 personas para vivir en otra entidad de la República mexicana; Estado de México, Hidalgo, Querétaro, Puebla y Morelos, principalmente. También llegaron a vivir 308 mil 686 personas provenientes del Estado de México, Veracruz, Puebla, Oaxaca y Guerrero.<sup>4</sup> Según el INEGI, las personas están migrando por los siguientes motivos: para reunirse con la familia, por cambio de trabajo, por casarse o unirse con otra persona, por búsqueda de trabajo, estudio, inseguridad delictiva o violencia, desastres naturales y deportación.

La Ciudad de México, desde hace varios años y por tratarse de la capital del país, es la segunda entidad más habitada, sólo después del Estado de México, que está por

<sup>3</sup> INEGI, "Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2017", disponible en: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados\\_eod\\_2017.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf)

<sup>4</sup> *Ibid.*

duplicar la cifra de la Ciudad de México.<sup>5</sup> Aunado a esto, nuestra Ciudad es sede de los Poderes de la Unión, Embajadas, Secretarías de Estado y sus dependencias, oficinas del gobierno local y las dieciséis Alcaldías, universidades, centros educativos, centros de diversión y recreativos, museos, escuelas y un número importante de centros laborales. En una ciudad con tales características, los servicios públicos se convierten en demandas constantes y permanentes como es el caso particular del transporte público, el cual ha experimentado una evolución en los últimos años, vinculada a procesos de crecimiento propios de una urbe en constante crecimiento. No obstante, la Ciudad de México no ha logrado reducir el uso del vehículo privado como medio de transporte y tampoco ha logrado satisfacer la demanda de transporte público eficiente, de calidad y amigable con el medio ambiente.

Según un artículo publicado por Rafael Prieto Curiel<sup>6</sup>, la Ciudad de México y el Estado de México concentran la tercera parte de los 36 millones de autos privados que circulan en el país, lo cual, pone de manifiesto el problema que enfrentamos por la insuficiente oferta en transporte público. Sin embargo, es importante reconocer que algunas administraciones en nuestra capital han generado acciones exitosas en las que se ha favorecido el uso de transporte público, como el STC Metro, Metrobús, Trolebús, RTP y opciones más modernas como el Cablebús o el Trolebús elevado, que favorece a un gran número de personas habitantes de la zona oriente de la Ciudad de México.

Las políticas públicas en materia de transporte público deben responder a las necesidades de crecimiento y desarrollo de las propias urbes, en la medida en que la evolución de las ciudades representa un mayor número de demandas que se van sofisticando conforme pasa el tiempo; al respecto Jiménez-Jiménez, señala:

*"La cantidad de actividad se traduce en espacio físico y existe una relación directamente proporcional entre el tamaño de las actividades y los espacios necesarios para albergarlas. Al aumentar el tamaño físico de los espacios, se incrementan, asimismo, las distancias entre ellos, lo cual origina mayores desplazamientos y a un incremento en lo que se denomina fricción del espacio. El papel del transporte urbano es reducir precisamente esa fricción y permitir los movimientos con más eficiencia".<sup>7</sup>*

De acuerdo con la Encuesta de Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, realizada por el INEGI, el 58.1 por ciento de las personas encuestadas duran entre 31 minutos y 2 horas para llegar a su trabajo, el 36.6 por ciento dura hasta

---

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> Prieto Curiel, R. "El inventario de la movilidad de México", en Nexos, disponible en: <https://datos.nexos.com.mx/el-inventario-de-la-movilidad-de-mexico/>

<sup>7</sup> Jiménez-Jiménez, et al., "Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva", Quivera, vol. 16, núm. 1, UAEM, pp. 47 - 48, disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/401/40132130003.pdf>

media hora y 5.3 por ciento, dura más de 2 horas.<sup>8</sup> La mayoría de estos viajes (55 por ciento) se realizan en transporte público, utilizando microbús, combi y metro, por lo que resulta cada vez más necesaria la ampliación de las redes de transporte público, ampliación de los horarios, trabajar en las diferentes áreas de oportunidad de todas las modalidades de transporte público buscando incidir en tres principales factores: 1) reducción de contaminantes al medio ambiente, 2) transporte público eficiente y de calidad, 3) transporte público seguro.

Uno de los avances más importantes en la reciente historia de la Ciudad de México es la creación de la primera línea de Metrobús inaugurada el 19 de junio de 2005 durante la administración del ahora Presidente, el Lic. Andrés Manuel López Obrador, como un medio de transporte cuyos vehículos tienen una capacidad máxima de 240 pasajeros, en dos diseños: de una sola articulación o biarticulados.<sup>9</sup> Algunos objetivos de este nuevo sistema de transporte son: mejorar el flujo de pasajeros, agilizar y disminuir tiempos de traslado e impactar diariamente en la conservación del medio ambiente. A través de este medio de transporte se realizan 1.1 millones de viajes diarios en promedio, siendo utilizado en mayor medida por las personas que habitan la Ciudad de México, sin olvidar que la población proveniente de los municipios conurbados a la capital también hace uso de este transporte.

Actualmente, el metrobús cuenta con siete líneas y un servicio emergente que va a Tláhuac, convirtiéndose en una opción importante para las personas que hacían uso de la Línea 1 del STC Metro que se encuentra en remodelación, actualmente. Según el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 la flota del Metrobús se encuentra en 97 por ciento de operación, sin embargo, enfrenta una problemática seria de saturación, lo cual podría implicar problemáticas importantes a futuro por la alta demanda que se presenta en determinados horarios. Al respecto, se han planteado algunas líneas de acción, particularmente con el Metrobús: 1) Renovación de la flota de autobuses; 2) Adaptación de las estaciones para mejorar el flujo de personas en horas pico; 3) Mantenimiento mayor a patios de servicio de Metrobús, 4) Sustitución de la flota de Metrobús por unidades con certificación de niveles bajos de emisión de contaminantes; 4) Electrificación de la línea 3, y; 5) Desarrollar un corredor de Metrobús eléctrico en Circuito Interior- Revolución- Patriotismo.<sup>10</sup>

Estas son algunas de las acciones que se pusieron en marcha desde la administración de la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, y ahora con el actual Jefe de Gobierno, el Mtro. Martí Batres Guadarrama, sin embargo, es importante reconocer que el sistema de

<sup>8</sup> INEGI, Comunicado de prensa, Núm. 104/2018, disponible en: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018\\_02.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf)

<sup>9</sup> SCT, "La evolución de los transportes en la Ciudad de México", disponible en: <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-iii>

<sup>10</sup> SEMOVI, "Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024", disponible en: [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024\\_.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf)

transporte público de la Ciudad requiere de una vigilancia, modernización y evolución permanente, ya que las dinámicas de la población se van modificando periódicamente. Solo mediante el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes, adecuados, suficientes y que respondan de manera correcta a las necesidades de la población, logremos sustituir el uso de vehículos privados como uno de los principales medios de traslado en la ciudad, reduciendo además, los contaminantes atmosféricos y al medio ambiente en general. El éxito de una política de movilidad para la ciudad implicaría generar diseños adecuados asociados a los diferentes medios de transporte, priorizando el uso de medios como la bicicleta y el transporte público; por ello la importancia de mantener en condiciones adecuadas y bien planificadas las diferentes opciones de transporte público y su infraestructura.

Por su parte, otro medio de transporte que se ha integrado a la vida cotidiana del Centro Histórico y la capital es la bicicleta. De acuerdo con la última Encuesta Origen-Destino del INEGI, existen 5.9 millones de hogares en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), de los cuales el 35.9 por ciento cuenta con bicicleta como medio de transporte, mientras que en la Ciudad de México le corresponde el 28 por ciento.<sup>11</sup> Existen, también, hogares en los que se utiliza bicicleta, pero también automóvil, reportando con un 77 por ciento la existencia de automóviles como medio de transporte en los hogares de la ZMVM. Lo anterior, nos habla de la existencia de hogares donde se utiliza la bicicleta para un tipo de traslado, mientras que el automóvil para otro, lo cual está en función de las distancias, las zonas de traslado o las actividades que se realizan; se calcula que diariamente hacen uso de la bicicleta 340 mil personas en la ZMVM y 240 mil en la Ciudad de México, de manera privada o como parte de las opciones de transporte público.<sup>12</sup>

Debe reconocerse que el uso de la bicicleta en la Ciudad de México va en aumento, lo cual está vinculado con una visión de cuidado y respeto al medio ambiente, el desarrollo de infraestructura que favorece al ciclista y al diseño de un sistema de transporte que incluye las bicicletas como una parte fundamental. En este sentido, el 16 de febrero de 2010, el Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha el Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México, mejor conocidas como ECOBICI. El programa tiene proyectado llegar a las 10 mil bicicletas disponibles para el año 2024, en una red de 600 kilómetros de infraestructura ciclista, cerca de 500 estaciones (28 de ellas eléctricas) y logrando una conexión con el Sistema de Transporte Público; STC Metro, Metrobús, Trolebús, RTP, Tren Suburbano, rutas de camiones, entre otros.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> INEGI, "Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2017", disponible en: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados\\_eod\\_2017.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf)

<sup>12</sup> *ibid.*

<sup>13</sup> SEMOVI, *La bicicleta en la Ciudad de México como una herramienta de transporte y trabajo*, disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/la-bicicleta-en-la-ciudad-de-mexico-como-una-herramienta-de-transporte-y-trabajo.pdf>

La bicicleta puede ser utilizada como medio de transporte a distintos espacios, como herramienta de trabajo de las personas que se dedican a servicios de mensajería o entrega de alimentos vía plataformas electrónicas (*Uber Eats, Rappi o Didi*), o simplemente para uso recreativo. Su uso también está relacionado con el desempeño de actividades en el espacio público como principal herramienta de trabajo para personas afiladoras de cuchillos, vendedoras de tamales, raspados y un sin fin de productos y oficios. Si queremos seguir promoviendo su uso como principal medio de transporte en la Ciudad, es fundamental que la infraestructura vial se amplíe. Un estudio publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo en 2015 titulado "Ciclo- inclusión en América Latina y El Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta"<sup>14</sup>, aplicado en 56 ciudades de América Latina y El Caribe mediante la recolección de información a través de 27 indicadores, señala que existen cuatro áreas temáticas primordiales para la formulación de políticas públicas que busquen promover el uso de la bicicleta<sup>15</sup>:

Pese a que este enorme desarrollo de ciclovías e infraestructura ciclista constituye un logro enorme con implicaciones positivas para la movilidad descentralizada del uso del automóvil, resulta también fundamental comprender que el desarrollo de este tipo de vías debe cumplir con requisitos que garanticen su seguridad, accesibilidad, transitabilidad y buen desempeño desde las perspectivas de planeación urbana e integralidad, pues toda vez que una ciclovía no cumple con estos requisitos puede representar afectaciones a otras formas de movilidad y riesgos de seguridad a las personas ciclistas usuarias.

Dicho esto, un reto específico tiene que ver con la ciclovía ubicada en la calle República del Perú. De acuerdo con el mapa ciclista de la Ciudad de México, la ciclovía que corre por la calle República del Perú, desde Av. Eje Central Lázaro Cárdenas a República de Brasil en la colonia Centro, fue construida en el año 2017 y es caracterizada por ser una ciclovía bidireccional, con una longitud de 710 metros, sobre una vialidad secundaria, dependiente de la Autoridad del Centro Histórico. Pese a que se trataba de una obra potencialmente positiva, en los últimos años, vecinas, vecinos y locatarios de la zona, así como personas ciclistas, peatones, y automovilistas han señalado errores de diseño que han devenido en diversas problemáticas y afectaciones a la movilidad de las personas en la zona. Así, en una asamblea llevada a cabo en la colonia Centro durante el mes de agosto de este año, habitantes de esa colonia manifestaron su preocupación y molestia con relación al uso incorrecto que se le ha dado a esta ciclovía.

Las y los vecinos refieren que, al tratarse de una ciclovía bidireccional. Contrario al diseño que se ha hecho en la mayoría de las ciclovías de la Ciudad de México, debido a su extensión, es utilizada como estacionamiento de vehículos de carga y automóviles

---

<sup>14</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*, pp. 1-4, disponible en: <https://publications.iadb.org/es/ciclo-inclusion-en-america-latina-y-el-caribe-guia-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta>

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 1.

privados, bloqueando así el paso de las personas usuarias de bicicletas. Además, al tratarse de una ciclovía bidireccional, cuyas dimensiones son mayores al resto, generó que se dispusiera únicamente de un carril para el paso de vehículos, lo cual genera embotellamientos y problemas de tránsito para quienes desean transitar sobre República del Perú, con dirección al Centro. Es por ello que las y los vecinos de la asamblea llevada a cabo en la colonia Centro solicitan que se estudie la posibilidad de modificar la ciclovía actual, por una unidireccional acorde al diseño de inclusión vial.

Conforme a lo anterior, hoy nos toca reconocer que existen retos puntuales en la garantía del derecho a la movilidad de las personas y familias que viven en el Centro Histórico de la Ciudad de México. Asegurar el acceso a la red de transporte público y el Sistema de Movilidad Integrada con estaciones cercanas a sus hogares, operando en beneficio de quienes ahí habitan y trabajan, y contar con ciclovías que cumplan con los parámetros internacionales de urbanismo e integralidad, son temas no menores en la compleja labor de cerrar la brecha que, durante décadas, relegó y excluyó al Centro Histórico del desarrollo urbano en materia de movilidad. Es también necesario seguir apostando por modelos de movilidad alternativa como un compromiso con el futuro, con transporte público accesible, asequible y con responsabilidad medioambiental, y con alternativas a los automotores que puedan ser usadas en condiciones de seguridad. Esta visión debe primar en el Centro Histórico, en la Cuauhtémoc, y en el resto de la Ciudad, además de ser una responsabilidad que recae sobre el Congreso capitalino, las 16 Alcaldías y el Gobierno de la Ciudad en su conjunto.

## II. ANTECEDENTES

### A. Respecto al sistema Metrobús

1. El 24 de septiembre de 2004, con la publicación de su plan de construcción en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, se dio inicio al desarrollo formal del proyecto de movilidad sustentable hoy conocido como Metrobús en la Ciudad de México. Desde la Inauguración de la primera línea, por parte del entonces Jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador en 2005, que actualmente recorre de Indios Verdes a El Caminero, el Metrobús se ha ampliado a 7 líneas, 174.6 kilómetros y 283 estaciones más. De los 151 millones 752 mil personas que se mueven, en promedio, mensualmente vía el transporte público de la Ciudad de México, más de 31 millones lo hacen usando el Metrobús.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> INEGI, "Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros. Junio 2023", Disponible en: [https://inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2023\\_o6.pdf](https://inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2023_o6.pdf)

2. Durante el mes de marzo de 2022 se anunció la ampliación de la Línea 4 del Metrobús, en el tramo de Alameda Oriente a Pantitlán, cuyo objetivo es incrementar la atención a usuarios de 80 mil a 100 mil diariamente. Con esta ampliación, se buscó conectar al municipio de Nezahualcóyotl con la alcaldía Venustiano Carranza a través de 6.7 kilómetros de distancia, sumándose a los 33 kilómetros ya existentes.<sup>17</sup> Sin embargo, no se notificó a ningún vecino o vecina la decisión de suprimir la estación de Metrobús República de El Salvador como parte de algún trabajo de remodelación, sustitución, readaptación o mantenimiento de la Línea 4.
3. El pasado 13 de septiembre de 2023 se llevó a cabo una asamblea vecinal con habitantes de la colonia Centro, en la que manifestaron su preocupación y molestia por el cierre de la estación de Metrobús República de El Salvador, ubicada en la calle República de El Salvador, entre Aldaco y Simón Bolívar, colonia Centro. El cierre de la estación imposibilita a las personas usuarias trasladarse a los distintos lugares de manera rápida y segura, toda vez que las estaciones más cercanas se encuentran a distancias largas. Además, al contar con infraestructura y unidades de transporte adecuadas y accesibles, la estación representa para las personas mayores y con alguna discapacidad un medio de transporte seguro.

## **B. Respecto al Sistema Ecobici**

1. Inició a dar servicio el 16 de febrero de 2010 con 84 cicloestaciones y mil 200 bicicletas.
2. En 2016 la cobertura de ECOBICI se expandió a 452 cicloestaciones y 6 mil bicicletas en las que, a diario, se realizan más de 35 mil viajes.
3. ECOBICI es el sistema de préstamo de bicicletas **más grande de América Latina y el cuarto a nivel mundial** (después de las ciudades Hangzhou, China; París, Francia y Londres, Reino Unido).
4. De acuerdo con el mapa ciclista de la Ciudad de México, la ciclovía que corre por la calle República del Perú, desde Av. Eje Central Lázaro Cárdenas a República de Brasil en la colonia Centro, fue construida en el año 2017 y es caracterizada por ser una ciclovía bidireccional, con una longitud de 710 metros, sobre una vialidad secundaria, dependiente de la Autoridad del

---

<sup>17</sup> Gobierno de la Ciudad de México, "Ampliación de la Línea 4 del Metrobús", disponible en: <https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/ampliacion-linea-4-del-metrobus/#:~:text=La%20obra%20contempla%20la%20incorporaci%C3%B3n.como%20reencarpetamiento%20de%20diversas%20vialidades>.

Centro Histórico.

5. En una asamblea vecinal llevada a cabo en la colonia Centro durante el mes de agosto de este año (2023), habitantes de esa colonia manifestaron su preocupación y molestia con relación al uso incorrecto que se le ha dado a esta ciclovía. Las y los vecinos refieren que, al tratarse de una ciclovía bidireccional contrario al diseño que se ha hecho en la mayoría de las ciclovías de la Ciudad de México, es utilizada (por sus dimensiones) como estacionamiento de vehículos de carga y automóviles privados, bloqueando así el paso de las personas usuarias de bicicletas. Además, al tratarse de una ciclovía bidireccional, cuyas dimensiones son mayores al resto, generó que se dispusiera únicamente de un carril para el paso de vehículos, lo cual genera embotellamientos y problemas de tránsito para quienes desean transitar sobre República del Perú, con dirección al Centro.
6. Las y los vecinos de la asamblea llevada a cabo en la colonia Centro solicitan que se estudie la posibilidad de modificar la ciclovía actual, por una unidireccional acorde al diseño de inclusión vial.

### III. FUNDAMENTO JURÍDICO

1. La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** menciona en su artículo 4, que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

Por otra parte, menciona en su artículo 122, base C que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa, en el que "la Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión".

2. La **Constitución Política de la Ciudad de México**, señala en su artículo 13, apartado E, que "toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad", derecho en el que las autoridades deben adoptar 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".

En su artículo 16, apartado H, señala que "la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales".

En este orden de ideas, el artículo 19, numeral 1, denominado "Coordinación Metropolitana y Regional", menciona que: "La coordinación y gestión regional y metropolitana es una prioridad para las personas que habitan la Ciudad. Las autoridades deberán impulsar gradualmente un desarrollo incluyente, funcional y eficiente para los habitantes de la Ciudad de México a través de la coordinación con la Federación, los Estados y Municipios conurbados de la Zona Metropolitana del Valle de México y la Región Centro del país, coherente con el Sistema de Planeación Nacional y el de la Ciudad de México".

3. La **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, establece en su artículo 12, fracción VIII, que la Secretaría tiene la atribución de "elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad".

Así mismo, en la fracción X, indica que la Secretaría en coordinación con las entidades federativas colindantes, tienen la atribución de establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial".

4. El **DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO METROBÚS**, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 5 de marzo de 2005 establece que se trata de un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía técnica y administrativa denominado Metrobús, el cual estará sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, ahora Secretaría de Movilidad. Asimismo, tiene como objeto la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús, ahora Ciudad de México.

El Artículo Cuarto, fracción VIII del decreto señala que corresponde al Metrobús: Controlar permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al Sistema.

El Artículo Sexto del mismo documento establece como órganos de gobierno y administración al Consejo Directivo y la Dirección General, siendo ésta última la encargada de formular los programas de organización, reorganización y modernización del organismo.

5. El artículo 37 de la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** indica que la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá priorizar los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada, así como su mejora a la infraestructura existente. Asimismo, el artículo 79 de esta ley menciona: "Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros".
6. Por su parte, el artículo 332, fracciones I, II y VI del **Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México**, establece como competencias de la Autoridad del Centro Histórico, entre otras cosas, la coordinación en materia de regulación urbana y un Plan de Movilidad y un Plan Integral de Manejo de Emisiones y de Residuos Sólidos del Centro Histórico, así como: "Diseñar y promover programas, proyectos y actividades actividades (*sic*) a cargo de la Autoridad del Centro Histórico a través de una coordinación interinstitucional con Dependencias gubernamentales locales y federales, así como con organizaciones de la sociedad civil, sector académico y sector económico involucrados en el Centro Histórico".

#### IV. RESOLUTIVO

Por lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso el siguiente punto de acuerdo de urgente y obvia resolución:

**PRIMERO. Se exhorta respetuosamente a la Directora General del Sistema Metrobús, Mtra. María del Rosario Castro Escorcía, para que, en el ámbito de sus atribuciones,**

realice las gestiones y análisis necesarios, y en caso de ser viable, se reanude el servicio en la estación República de El Salvador, de la Línea 4 del Metrobús.

**SEGUNDO.** Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Mtro. Andrés Lajous Loaeza, para que en el ámbito de sus atribuciones, elaboren un diseño con enfoque de calle completa y de vialidad inclusiva hacia la ciclovía que corre sobre la calle República del Perú, desde Av. Eje Central Lázaro Cárdenas a la calle República de Brasil, en la colonia Centro.

**TERCERO.** Se exhorta a la Autoridad del Centro Histórico para que, en el ámbito de sus atribuciones, conceda las gestiones necesarias y participe en el diseño inclusivo y adaptación de la ciclovía que corre sobre la calle República del Perú, desde Av. Eje Central Lázaro Cárdenas a la calle República de Brasil, en la colonia Centro.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 30 días del mes de octubre de 2023.

**ATENTAMENTE**



**DIPUTADO TEMÍSTOCLES VILLANUEVA RAMOS**



Ciudad de México, 26 de octubre de 2023.  
DIPTVR/IIL/370/2023

**DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA  
COORDINADORA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**DIPUTADA MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO  
VICECOORDINADORA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**PRESENTE**

Me permito saludarles, al tiempo de solicitar gire sus apreciables instrucciones para inscribir en el orden del día de la **Sesión Ordinaria del lunes 30 de octubre 2023** para presentar ante el pleno la **Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el que se exhorta a diversas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México para realizar diversas acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en la Colonia Centro Histórico, en la Alcaldía Cuauhtémoc**, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 31 de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 56 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículo 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Sin más por el momento, agradezco sus atenciones y deseo que tengan un excelente día.

**ATENTAMENTE**

**DIP. TEMÍSTOCLES VILLANUEVA RAMOS**



Ciudad de México, 31 de octubre de 2023  
DIPTVR/IIL/372/2023

**DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
PRESENTE**

Por medio del presente, le solicito amablemente gire sus apreciables instrucciones para **sustituir el documento en Gaceta a publicar del día de hoy**, suscrita por el Dip. Temístocles Villanueva Ramos, correspondiente al **numeral 43 del Orden del Día de la Sesión Ordinaria matutina del 31 de octubre de 2023**. Así mismo, por medio del presente, anexo el documento mencionado con antelación.

Sin más por el momento, agradezco de antemano su atención y le envío un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**DIPUTADO TEMÍSTOCLES VILLANUEVA RAMOS**

Ciudad de México, 31 de octubre de 2023

**DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

El que suscribe, diputado Temístocles Villanueva Ramos, integrante del Grupo Parlamentario Morena en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; artículo 5 fracciones I y XX y 101, ambos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este H. Pleno la siguiente: **Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el que se exhorta a diversas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México a realizar diversas acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en la Colonia Centro Histórico, en la Alcaldía Cuauhtémoc** al tenor de la siguiente:

**I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Diariamente llegan a nuestra ciudad un aproximado de 2.3 millones de personas que componen la población flotante; provenientes de Hidalgo (6 mil 827 personas), Estado de México (750 mil 995 personas) y las dieciséis demarcaciones de la Ciudad de México (1.5 millones de personas).<sup>1</sup> La demanda de transporte público en la Ciudad se ha convertido en una constante, proporcional a su crecimiento casi desmedido y de incipiente planificación. Esta demanda está relacionada directamente con el aumento en la población en la Ciudad de México, la cual en el año 1950 era de 3.1 millones de personas, para el año 2000 superó la cantidad de 8.8 millones y, para 2020, rebasó los 9.2 millones de habitantes<sup>2</sup>.

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la población total de la Ciudad ha experimentado variaciones relacionadas con el fenómeno migratorio, tan solo entre 2015 y 2020 salieron de la Ciudad de México 557 mil 181 personas para vivir en otra entidad de la República mexicana; Estado de México, Hidalgo, Querétaro, Puebla y Morelos, principalmente.

<sup>1</sup> Secretaría de Administración y Finanzas, "Fórmula y Metodología para la distribución de las participaciones federales a las Alcaldías de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2023", disponible en: [https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia\\_distribucion\\_participaciones/docs/2023/FOR MULA METODOLOGIA DISTRIBICION PARTICIPACIONES\\_2023.pdf](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia_distribucion_participaciones/docs/2023/FOR MULA METODOLOGIA DISTRIBICION PARTICIPACIONES_2023.pdf) p. 36

<sup>2</sup> INEGI, "Dinámica de la población", disponible en: <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/dinamica.aspx?tema=me>

También llegaron a vivir 308 mil 686 personas provenientes del Estado de México, Veracruz, Puebla, Oaxaca y Guerrero.<sup>3</sup> Según el INEGI, las personas están migrando por los siguientes motivos: para reunirse con la familia, por cambio de trabajo, por casarse o unirse con otra persona, por búsqueda de trabajo, estudio, inseguridad delictiva o violencia, desastres naturales y deportación.

La Ciudad de México, desde hace varios años y por tratarse de la capital del país, es la segunda entidad más habitada, sólo después del Estado de México, que está por duplicar la cifra de la Ciudad de México.<sup>4</sup> Aunado a esto, nuestra Ciudad es sede de los Poderes de la Unión, Embajadas, Secretarías de Estado y sus dependencias, oficinas del gobierno local y las dieciséis Alcaldías, universidades, centros educativos, centros de diversión y recreativos, museos, escuelas y un número importante de centros laborales. En una ciudad con tales características, los servicios públicos se convierten en demandas constantes y permanentes como es el caso particular del transporte público, el cual ha experimentado una evolución en los últimos años, vinculada a procesos de crecimiento propios de una urbe en constante crecimiento. No obstante, la Ciudad de México no ha logrado reducir el uso del vehículo privado como medio de transporte y tampoco ha logrado satisfacer la demanda de transporte público eficiente, de calidad y amigable con el medio ambiente.

Según un artículo publicado por Rafael Prieto Curiel<sup>5</sup>, la Ciudad de México y el Estado de México concentran la tercera parte de los 36 millones de autos privados que circulan en el país, lo cual, pone de manifiesto el problema que enfrentamos por la insuficiente oferta en transporte público. Sin embargo, es importante reconocer que algunas administraciones en nuestra capital han generado acciones exitosas en las que se ha favorecido el uso de transporte público, como el STC Metro, Metrobús, Trolebús, RTP y opciones más modernas como el Cablebús o el Trolebús elevado, que favorece a un gran número de personas habitantes de la zona oriente de la Ciudad de México.

En este sentido, las políticas públicas en materia de transporte público deben responder a las necesidades de crecimiento y desarrollo de las propias urbes, en la medida en que la evolución de las ciudades representa un mayor número de demandas que se van sofisticando conforme pasa el tiempo; al respecto Jiménez-Jiménez, señala:

*"La cantidad de actividad se traduce en espacio físico y existe una relación directamente proporcional entre el tamaño de las actividades y los espacios necesarios para albergarlas. Al aumentar el tamaño físico de los espacios, se incrementan, asimismo, las*

---

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibidem.*

<sup>5</sup> Prieto Curiel, R. "El inventario de la movilidad de México", en Nexos, disponible en: <https://datos.nexos.com.mx/el-inventario-de-la-movilidad-de-mexico/>

*distancias entre ellos, lo cual orilla a mayores desplazamientos y a un incremento en lo que se denomina fricción del espacio. El papel del transporte urbano es reducir precisamente esa fricción y permitir los movimientos con más eficiencia".<sup>6</sup>*

De acuerdo con la Encuesta de Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, realizada por el INEGI, el 58.1 por ciento de las personas encuestadas duran entre 31 minutos y 2 horas para llegar a su trabajo, el 36.6 por ciento dura hasta media hora y 5.3 por ciento, dura más de 2 horas.<sup>7</sup> La mayoría de estos viajes (55 por ciento) se realizan en transporte público, utilizando microbús, combi y metro, por lo que resulta cada vez más necesaria la ampliación de las redes de transporte público, ampliación de los horarios, trabajar en las diferentes áreas de oportunidad de todas las modalidades de transporte público buscando incidir en tres principales factores: 1) reducción de contaminantes al medio ambiente, 2) transporte público eficiente y de calidad, 3) transporte público seguro.

Uno de los avances más importantes en la reciente historia de la Ciudad de México es la creación de la primera línea de Metrobús inaugurada el 19 de junio de 2005 durante la administración del ahora Presidente, el Lic. Andrés Manuel López Obrador, como un medio de transporte cuyos vehículos tienen una capacidad máxima de 240 pasajeros, en dos diseños: de una sola articulación o biarticulados.<sup>8</sup> Algunos objetivos de este nuevo sistema de transporte son: mejorar el flujo de pasajeros, agilizar y disminuir tiempos de traslado e impactar diariamente en la conservación del medio ambiente. A través de este medio de transporte se realizan 1.1 millones de viajes diarios en promedio, siendo utilizado en mayor medida por las personas que habitan la Ciudad de México, sin olvidar que la población proveniente de los municipios conurbados a la capital también hace uso de este transporte.

Actualmente, el metrobús cuenta con siete líneas y un servicio emergente que va a Tláhuac, convirtiéndose en una opción importante para las personas que hacían uso de la Línea 1 del STC Metro que se encuentra en remodelación, actualmente. Según el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 la flota del Metrobús se encuentra en 97 por ciento de operación, sin embargo, enfrenta una problemática seria de saturación, lo cual podría implicar problemáticas importantes a futuro por la alta demanda que se presenta en determinados horarios. Al respecto, se han planteado algunas líneas de acción, particularmente con el Metrobús: 1) Renovación de la flota de autobuses; 2) Adaptación de las estaciones para mejorar el flujo de personas en horas pico; 3) Mantenimiento mayor a patios de servicio de Metrobús, 4) Sustitución de la flota de Metrobús por unidades con

<sup>6</sup> Jiménez-Jiménez, et al., "Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva", Quivera, vol. 16, núm. 1, UAEM, pp. 47 - 48, disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/401/40132130003.pdf>

<sup>7</sup> INEGI, Comunicado de prensa, Núm. 104/2018, disponible en: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018\\_02.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf)

<sup>8</sup> SCT, "La evolución de los transportes en la Ciudad de México", disponible en: <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-iii>

certificación de niveles bajos de emisión de contaminantes; 4) Electrificación de la línea 3, y; 5) Desarrollar un corredor de Metrobús eléctrico en Circuito Interior- Revolución-Patriotismo.<sup>9</sup>

Estas son algunas de las acciones que se pusieron en marcha desde la administración de la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, y ahora con el actual Jefe de Gobierno, el Mtro. Martí Batres Guadarrama, sin embargo, es importante reconocer que el sistema de transporte público de la Ciudad requiere de una vigilancia, modernización y evolución permanente, ya que las dinámicas de la población se van modificando periódicamente. Solo mediante el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes, adecuados, suficientes y que respondan de manera correcta a las necesidades de la población, logremos sustituir el uso de vehículos privados como uno de los principales medios de traslado en la ciudad, reduciendo además, los contaminantes atmosféricos y al medio ambiente en general.

## II. ANTECEDENTES

1. El 24 de septiembre de 2004, con la publicación de su plan de construcción en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, se dio inicio al desarrollo formal del proyecto de movilidad sustentable hoy conocido como Metrobús en la Ciudad de México. Desde la Inauguración de la primera línea, por parte del entonces Jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador en 2005, que actualmente recorre de Indios Verdes a El Caminero, el Metrobús se ha ampliado a 7 líneas, 174.6 kilómetros y 283 estaciones más. De los 151 millones 752 mil personas que se mueven, en promedio, mensualmente vía el transporte público de la Ciudad de México, más de 31 millones lo hacen usando el Metrobús.<sup>10</sup>
2. Durante el mes de marzo de 2022 se anunció la ampliación de la Línea 4 del Metrobús, en el tramo de Alameda Oriente a Pantitlán, cuyo objetivo es incrementar la atención a usuarios de 80 mil a 100 mil diariamente. Con esta ampliación, se buscó conectar al municipio de Nezahualcóyotl con la alcaldía Venustiano Carranza a través de 6.7 kilómetros de distancia, sumándose a los 33 kilómetros ya existentes.<sup>11</sup> Sin embargo, no se notificó a ningún vecino o vecina la decisión de suprimir la

---

<sup>9</sup> SEMOVI, "Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024", disponible en: [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024\\_.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf)

<sup>10</sup> INEGI, "Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros, Junio 2023", Disponible en: [https://inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2023\\_06.pdf](https://inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2023_06.pdf)

<sup>11</sup> Gobierno de la Ciudad de México, "Ampliación de la Línea 4 del Metrobús", disponible en: <https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/ampliacion-linea-4-del-metrobus/#:~:text=La%20obra%20contempla%20la%20incorporaci%C3%B3n.como%20reencarpetamiento%20de%20diversas%20vialidades>.

estación de Metrobús República de El Salvador como parte de algún trabajo de remodelación, sustitución, readaptación o mantenimiento de la Línea 4.

3. El pasado 13 de septiembre de 2023 se llevó a cabo una asamblea vecinal con habitantes de la colonia Centro, en la que manifestaron su preocupación y molestia por el cierre de la estación de Metrobús República de El Salvador, ubicada en la calle República de El Salvador, entre Aldaco y Simón Bolívar, colonia Centro. El cierre de la estación imposibilita a las personas usuarias trasladarse a los distintos lugares de manera rápida y segura, toda vez que las estaciones más cercanas se encuentran a distancias largas. Además, al contar con infraestructura y unidades de transporte adecuadas y accesibles, la estación representa para las personas mayores y con alguna discapacidad un medio de transporte seguro.

### III. FUNDAMENTO JURÍDICO

1. La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** menciona en su artículo 4, que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

Por otra parte, menciona en su artículo 122, base C que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa, en el que "la Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión".

2. La **Constitución Política de la Ciudad de México**, señala en su artículo 13, apartado E, que "toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad", derecho en el que las autoridades deben adoptar 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".

En su artículo 16, apartado H, señala que "la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales".

En este orden de ideas, el artículo 19, numeral 1, denominado "Coordinación Metropolitana y Regional", menciona que: "La coordinación y gestión regional y

metropolitana es una prioridad para las personas que habitan la Ciudad. Las autoridades deberán impulsar gradualmente un desarrollo incluyente, funcional y eficiente para los habitantes de la Ciudad de México a través de la coordinación con la Federación, los Estados y Municipios conurbados de la Zona Metropolitana del Valle de México y la Región Centro del país, coherente con el Sistema de Planeación Nacional y el de la Ciudad de México".

3. La **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, establece en su artículo 12, fracción VIII, que la Secretaría tiene la atribución de "elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad".

Así mismo, en la fracción X, indica que la Secretaría en coordinación con las entidades federativas colindantes, tienen la atribución de establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial".

4. El **DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO METROBÚS**, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 5 de marzo de 2005 establece que se trata de un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía técnica y administrativa denominado Metrobús, el cual estará sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, ahora Secretaría de Movilidad. Asimismo, tiene como objeto la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús, ahora Ciudad de México.

El Artículo Cuarto, fracción VIII del decreto señala que corresponde al Metrobús: Controlar permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al Sistema.

El Artículo Sexto del mismo documento establece como órganos de gobierno y administración al Consejo Directivo y la Dirección General, siendo ésta última la encargada de formular los programas de organización, reorganización y modernización del organismo.

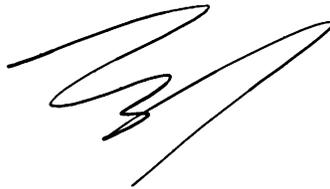
#### IV. RESOLUTIVO

Por lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso el siguiente punto de acuerdo de urgente y obvia resolución:

**ÚNICO. Se exhorta respetuosamente a la Directora General del Sistema Metrobús, Mtra. María del Rosario Castro Escorcía, para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice las gestiones y análisis necesarios, y en caso de ser viable, se reanude el servicio en la estación República de El Salvador, de la Línea 4 del Metrobús.**

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 31 días del mes de octubre de 2023.

**ATENTAMENTE**



**DIPUTADO TEMÍSTOCLES VILLANUEVA RAMOS**