



## **DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO**

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA

**P R E S E N T E**

El que suscribe, **Diputado José Fernando Mercado Guaida**, integrante del **Grupo Parlamentario de MORENA** en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII y 13 fracción IX de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2º fracción XXXVIII, 5º fracción I, 83, 99 fracción II, 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito someter a la consideración de este H. Congreso, la siguiente:

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA ALCALDÍA MAGDALENA CONTRERAS A QUE INFORME QUE ACUERDOS, ACCIONES Y ESTUDIOS HA REALIZADO EL GOBIERNO A SU CARGO, ASÍ COMO SU CONSEJO DE MOVILIDAD PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN MAGDALENA CONTRERAS.**

### **ANTECEDENTES**

**PRIMERO.-** La Ciudad de México cuenta con 25 mil calles y aproximadamente 31,188 kilómetros de infraestructura vial entre las que se encuentran las siguientes:

- Vía de acceso controlado.- Son avenidas que tienen su incorporación y desincorporación en puntos muy específicos y sus carriles son muy anchos. Algunos ejemplos son: Circuito Interior,

**Cercanía  
al Congreso**





Viaducto Miguel Alemán, Anillo Periférico, etc. El límite de velocidad es de 80 km/h.

- Vías primarias.- Tienden a ser más anchas y facilitan el flujo vehicular. Cuentan con semáforos y en ocasiones existen corredores de transporte o carriles exclusivos para bicicletas o transporte público. Algunos ejemplos son: Plutarco Elías Calles, Eduardo Molina, Calzada de la Viga, Nuevo León, etc.
- Vías secundarias.- Este tipo de vialidad, es el que conecta las vías primarias, con colonias y barrios. En algunas ocasiones tienen camellón y semáforos. Son menos anchas que una vialidad primaria, y el flujo de vehículos no es continuo. El límite de velocidad, es de 40 km/h y algunos ejemplos de este tipo de avenidas, son: Adolfo Prieto, Isabel la Católica, Rodolfo Usigli, entre otras.
- Vía ciclista.- Se trata de cualquier tramo de una vía destinado al tránsito de bicicletas. Puede haber de muchos tipos; desde un carril compartido, ciclo-carril o Ciclo-vía.
- Zona de tránsito calmado.- Son áreas dentro de las colonias, que mediante restricciones y diseño, permiten que peatones, ciclistas y automovilistas puedan transitar de manera segura. Un ejemplo de lo anterior es la calle 16 de septiembre en el Centro Histórico de la CDMX.
- Vía Peatonal.- Son áreas restringidas completamente al tránsito de vehículos motorizados. Su accesibilidad suele ser considerada para personas con discapacidad y movilidad limitada. El ejemplo más común es la Calle Madero en el centro de la CDMX.





- Vías reversibles.- Este tipo de vialidades pueden cambiar su dirección de circulación de acuerdo a horarios establecidos por la Secretaría de Seguridad Pública.

**SEGUNDO.-** La Ciudad cuenta con sistemas de dispositivos de control de tránsito que en conjunto con las y los oficiales de la Secretaría de Seguridad Pública tienen como objetivo mantener una circulación fluida e intentar evitar accidentes, sin embargo estos esfuerzos se ven disminuidos cuando los dispositivos fallan, en este caso los semáforos.

**TERCERO.-** Los semáforos en su versión común son elementos de señalización que se encuentran de manera fija en las vialidades principales. Constan de tres luces (verde, ámbar y rojo), tienen diferentes tipos de mecanismos para funcionar; uno de ellos opera por temporalidad y se configuran para que el sistema de luces dure determinado tiempo de acuerdo a la zona, horario o persona que lo controle de manera manual (estos suelen ser los más anticuados).

Los tipos de semáforos que regulan el tránsito en la Ciudad de México son:

- Peatonal: que regula el tránsito para peatones en los cruces peatonales de una intersección.
- Semáforo General de Vehículos: Regula el tránsito de vehículos.
- Semáforo de giros protegidos: su objetivo es garantizar que los giros sean seguros en las intersecciones.
- Semáforo de carriles exclusivos de giros: son utilizados para regular en tránsito en carriles exclusivos.





- Para ciclistas: Regula el tránsito para bicicletas.
- Semáforos para vehículos de transporte público: Regula el tránsito de vehículos de transporte público, cuando se encuentran en carriles exclusivos para buses.
- Para zonas escolares: Previene un cruce en zona escolar.
- Cruce de vías férreas: Previene un cruce en vías.
  
- Semáforo para acceso a predio: Advierte sobre la apertura de una puerta automática.

El objetivo principal de todos éstos, es garantizar el orden vial organizando la circulación de los automóviles, el paso de los peatones, bicicletas, entre otros.<sup>1</sup>

De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad Vial en la Ciudad de México, existen 30 mil 184 semáforos con las siguientes características:

- 3,069 intersecciones
- 1,350 semáforos computarizados
- 14, 984 semáforos inteligentes
- 2,719 semáforos con más de 14 años de antigüedad.

---

<sup>1</sup> <https://www.rastreator.mx/seguros-de-auto/articulos-destacados/semaforos-cdmx>  
Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.





**CUARTO.-** La estructura vial de la Alcaldía Magdalena Contreras es compleja debido a las condiciones topográficas; las barrancas existentes en la zona provocan serios problemas de comunicación y vialidad evitando el libre y buen desplazamiento de los contrerenses entre las calles de la demarcación. Sumado a ello, se añade el problema de los trazos irregulares de las calles, generando desigualdad espacial en la infraestructura, así como la mala división de los predios; lo que ha provocado que las calles sean demasiado angostas y en muchas ocasiones sin banquetas. <sup>2</sup>

**QUINTO.-** De acuerdo con la Tesis Digital emitida pro a Universidad Nacional Autónoma de México en la Alcaldía Magdalena Contreras, Periférico Poniente es la vialidad troncal regional, que en el sentido norte-sur sirve al área urbana de manera tangencial en la parte oriente de la demarcación. No existe otra alternativa en este sentido.

Vialidad principal: Cuenta con una sola vialidad primaria que va en sentido oriente-poniente; Paseo de la Magdalena que más adelante se convierte en Avenida Luis Cabrera.

Vialidad secundaria: En la Alcaldía se tienen las avenidas, ; San Bernabé, San Jerónimo, Potrerillo, San Francisco, Zapata, Obregón-México, Santa Teresa, Emilio Carranza y Camino a los Dínamos; Contreras; Subida San Bernabé; Cruz Verde y Palmas.

---

<sup>2</sup> Plan Maestro, Infraestructura y servicios públicos, pp. 443.







Vialidad local: Las calles locales predominan en la zona poniente de la alcaldía, en la zona del Cerro del Judío y Huayatlá.<sup>3</sup>

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la Magdalena Contreras la mayoría de sus vialidades son de tipo local, esto significa que sirven de acceso a las viviendas, las cuales, en la mayoría de los casos se encuentran obstruidas por automóviles debido a la deficiencia de lugares para estacionarse.<sup>4</sup>

La Alcaldía, cuenta con cinco avenidas principales en las que se desahoga el tránsito de más de 151 mil viajes diarios: Av. México, Av. San Francisco, Av. San Jerónimo, Av. Luis Cabrera y Av. San Bernabé.

En cuanto a las vialidades de menor importancia, la mayor parte de la infraestructura vial de la alcaldía es insuficiente debido a que las avenidas y calles son reducidas lo que limita que se coloque de forma adecuada señalamientos o equipo de tránsito adecuado, sumado a ello, históricamente los vecinos se han adueñado del espacio público usándolo como estacionamiento sin ninguna regulación.

Debido a la sobresaturación de las vialidades se utilizan calles alternas para el desahogo masivo de automóviles, mismas que presentan un problema cuando se reduce la sección vial por invasión de vehículos estacionados y/o abandonados, o bien por la circulación de camiones de transporte público y de mercancías; esto se agrava en horas pico. Las avenidas México y San Jerónimo funcionan con esquemas reversibles de

<sup>3</sup> UNAM, Dirección General de Bibliotecas, Tesis Digitales, Magdalena Contreras, pp. 31

<sup>4</sup> UNAM, Dirección General de Bibliotecas, Tesis Digitales, Magdalena Contreras, pp. 31





las 6:00 a las 9:30 horas estrategia que ha sido insuficiente para la mejora del tránsito en la zona.

Asimismo, el espacio público y las propias condiciones topográficas de la demarcación contribuyen al entorpecimiento del flujo vial. Quienes circulan por la alcaldía al buscar alternativas, han implementado de manera informal otras rutas, las cuales empiezan a entorpecerse por el tráfico que se genera, mismas que no cuentan con los señalamientos y equipos de tránsito necesarios para un correcto flujo.

Los datos expuestos nos indican que el tránsito en la zona es complicado por lo que se requiere una revisión general de toda la movilidad de la alcaldía, un análisis del flujo vial para la implementación de nuevos semáforos y equipo que agilice la movilidad, así como la creación de nuevas rutas para mitigar el tránsito, de lo contrario seguirán ocasionándose accidentes como los que hemos visto recientemente y el tránsito continuará siendo un problema para los Contrerenses.

## CONSIDERANDOS

**PRIMERO.-** Que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se reconoce en el artículo 4 el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Así mismo, el derecho a la movilidad y en particular el de la seguridad vial se desprenden del derecho humano al libre tránsito y el derecho a la salud porque esta puede verse afectado por factores asociados a la movilidad, como los accidentes de tránsito y los contaminantes.





El derecho a la libertad de tránsito constituye el fundamento al derecho a la movilidad, ya que consagra la posibilidad de toda persona de desplazarse sin ninguna restricción más que las impuestas por las leyes.

**SEGUNDO.-** Que en la Constitución Política de la Ciudad de México su artículo 53 fracción 12 que a la letra dicta:

*Las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:*

(...)

*IV. Movilidad;*

(...)

Así como en el apartado de **Movilidad, vía pública y espacios públicos** que le otorga facultades exclusivas a las personas titulares de la alcaldía.

*XXIV. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;*

*XXV. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;*

*XXVI. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;*

*XXVII. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;*

*XXVIII. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;*

*XXIX. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;*

*XXX. Construir, rehabilitar y mantener las vialidades, así como las guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad;*

*XXXI. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;*

*XXXII. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable;*

*XXXIII. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.*







**TERCERO.-** Que en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en sus artículos 4º y 5º se establecen los principios rectores de la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial que deben regir cualquier política pública, sin importar el orden de gobierno.

Así como en el artículo 71, fracción VII, se establece que las políticas y programas de movilidad deberán, entre otros aspectos, "Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad".

**CUARTO.-** Que en la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México en su artículo 60, que a la letra dicta:

*Artículo 60. Las atribuciones de las personas titulares de las Alcaldías, en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en materia de Movilidad, vía pública y espacios públicos, consisten en proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.*

**QUINTO.-** Que en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se establece que:

**Artículo 12.-**La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: **LIX.** Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;

**Artículo 15.-** Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones: **I.** Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes





*o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;*

**VII.** *Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas.*

*Artículo 175.- Las dependencias, instituciones y entidades son responsables de la infraestructura y elementos que relacionados con sus atribuciones, se incorporen a la vialidad, así como de su mantenimiento, preservación y retiro, cuando sea procedente. Las Alcaldías notificarán a las dependencias, instituciones o entidades de la Administración Pública, cuando sea necesario el mantenimiento, preservación o retiro de los elementos o infraestructura incorporada a la vialidad.*

*Artículo 177.- Las alcaldías informarán semestralmente a la Secretaría de las autorizaciones y avisos de inscripción, extinciones y revocaciones de incorporación de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.*

*Artículo 242.- A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.*

*En ejercicio de esta facultad podrán solicitar los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento y conservación de los elementos de que se trate*





**SEXTO.-** El Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024 nos menciona las diferentes instituciones que participan en la construcción y mantenimiento de la infraestructura dependiendo de la jerarquía vial. La construcción y mantenimiento de infraestructura vial primaria es responsabilidad de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), mientras que la señalización, construcción y mantenimiento de infraestructura vial secundaria es responsabilidad de las alcaldías. En ambos casos se debe contar con el visto bueno de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC). Su actuación debe ser coordinada y estar alineada a la regulación, planes y estrategias del Gobierno de la Ciudad. Finalmente, el peritaje de los hechos de tránsito los realiza la Coordinación de Servicios Periciales de la FGJ.

## RESOLUTIVOS

**PRIMERO.** - SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA ALCALDÍA MAGDALENA CONTRERAS A QUE INFORME QUE ACUERDOS, ACCIONES Y ESTUDIOS HA REALIZADO EL GOBIERNO A SU CARGO, ASÍ COMO SU CONSEJO DE MOVILIDAD PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN MAGDALENA CONTRERAS.

**SEGUNDO.-** SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA ALCALDÍA MAGDALENA CONTRERAS QUE INFORME RESPECTO DE LOS AVANCES Y ACUERDOS CON LA SECRETARIA DE MOVILIDAD (SEMOVI) REFERENTE A LA CREACIÓN DE RUTAS DE RTP EN LA ALCALDÍA MAGDALENA CONTRERAS.





Dado en el Palacio Legislativo de Donceles el día miércoles 6 de julio de 2022.

**A T E N T A M E N T E**

**FERNANDO MERCADO GUIDA**

**Diputado J. Fernando Mercado Guaida**  
Congreso de la Ciudad de México  
II Legislatura

