S.38

(38)

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE GOBIERNO
DIRECCIÓN GENERAL JURÍDICA
Y DE ENLACE LEGISLATIVO

Ciudad de México, a 28 de mayo de 2019

OFICIO No. SG/DGJyEL/203/2019

ASUNTO: SE ATIENDE PUNTO DE ACUERDO

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

Me refiero a su atento oficio identificado con el número MDSPOPA/CSP/2784/2019, de fecha 2 de abril de 2019, recibido en la Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México, por medio del cual se solicita se haga del conocimiento de la "Autoridad del Espacio Público", el Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución aprobado por la Mesa Directiva de ese Poder Legislativo, por el que en lo conducente establece lo siguiente:

> **Único.-** Se exhorta a la Autoridad del Espacio Público y a las Secretarías de Obras y Servicios; de Movilidad; y de Seguridad Ciudadana, todas de la Ciudad de México, a efecto de que conforme a sus atribuciones realicen el retiro de macetas y bolardos que se encuentren en la zona de Calzada General Mariano Escobedo y Avenida Río San Joaquín para disminuir las afectaciones viales que se generan en esa zona.

Sobre el particular, una vez efectuada la revisión y el análisis correspondiente al exhorto que nos ocupa, por este conducto me permito hacer de su conocimiento que mediante acuerdo publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, de fecha 31 de diciembre del año 2018, se extinguió el órgano desconcentrado denominado como Autoridad del Espacio Público, anteriormente adscrito a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, sin embargo, y en relación a lo solicitado en el Punto de Acuerdo antes señalado, la facultad que tenía dicha Autoridad para efectos de mantenimiento del espacio público, fue atribuida a la Secretaría de Obras y Servicios, de conformidad con lo establecido en el artículo 38 fracción I de la Ley Orgánica del poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
FOLIO: 00005530
FECHA: 31/05/19
HORA: 10:50
RECIBIÓ: Mauricio

CIUDAD INNOVADORA Y DE DERECHOS

Calle Fernando de Alva Ixtlixochitl 185, piso 3, colonia Tránsito, alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06820, Ciudad de México.
Tel. 57 40 11 84

No obstante lo anterior, esta Unidad de Gobierno a mi cargo en ejercicio de sus funciones sustantivas y en aras de mantener una sana relación con los Poderles Legislativos del ámbito local y federal que residen en esta Ciudad, solicito en tiempo y forma a las Secretarías de Obras y Servicios, Movilidad y Seguridad Ciudadana, la atención del multicitado Punto de Acuerdo, ello mediante lo similares **SG/DGJyEL/PA/CCDMX/194/2019**, **SG/DGJyEL/PA/CCDMX/194.1/2019** y **SG/DGJyEL/PA/CCDMX/194.3/2019**; motivo por el cual, una vez que se cuenten con los pronunciamientos emitidos por las referidas autoridades se harán de su conocimiento para los efectos legales y administrativos a que haya lugar.

Finalmente, no omito señalar que el presente oficio se emite en apego a la facultad conferida a la Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México, en la fracción II, del artículo 26 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, relativa a la conducción de las relaciones de la Jefa de Gobierno con los organismos y poderes públicos locales y federales; y a lo dispuesto en los artículos 7, fracción I, inciso B) y 55, fracciones XVI y XVII del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

LIC. LUIS GUSTAVO VELA SÁNCHEZ
DIRECTOR GENERAL JURÍDICO
Y DE ENLACE LEGISLATIVO
ce-legis@secgob.cdmx.gob.mx

C.c.c.e.p.- Lic. Jimena Martínez M.- Subdirectora de Control de Gestión y Atención Ciudadana en la SGCDMX. - En atención a los folios: 3809/3032 y 6352/4893

LPML

SECRETARÍA
DE GOBIERNO

SEGUNDO PERIODO ORDINARIO

DEL PRIMER AÑO DE EJERCICIO

-3 PM 2:25

003809

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

I LEGISLATURA

Recinto Legislativo, a 2 de abril de 2019.

MDSPOPA/CSP/2784/2019.

LIC. ROSA ICELA RODRÍGUEZ VELÁZQUEZ
SECRETARIA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E.

Por este conducto y con fundamento en los artículos 13, fracción XV, 21, párrafo segundo y 32, fracciones XI y XXXI, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, en relación con el artículo 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; me permito hacer de su conocimiento que el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, en la sesión celebrada en la fecha citada al rubro, resolvió aprobar el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Único.- Se exhorta a la Autoridad del Espacio Público y a las Secretarías de Obras y Servicios; de Movilidad; y de Seguridad Ciudadana, todas de la Ciudad de México, a efecto de que conforme a sus atribuciones realicen el retiro de macetas y bolardos que se encuentran en la zona de Calzada General Mariano Escobedo y Avenida Río San Joaquín para disminuir las afectaciones viales que se generan en esa zona.

En tal virtud, me permito solicitarle su intervención y apoyo, a efecto de que se haga del conocimiento del **Mtro. Roberto Remes Tello de Meneses, Coordinador General de la Autoridad del Espacio Público.** Sírvase encontrar anexo al presente, copia del punto de acuerdo en comento para los efectos correspondientes.

Sin otro particular, reitero a usted mi consideración distinguida.

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA

34
OK

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

I LEGISLATURA

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
PRESENTE

El suscrito **Diputado Fernando José Aboitiz Saro, integrante de la Asociación Parlamentaria de Encuentro Social,** del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional , con fundamento en lo previsto en los artículos 122 Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30 numeral 1, inciso b), y numeral 2 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; y 1, 2 fracción XXXVIII, 76, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 100, 101, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta soberanía el siguiente punto de acuerdo de **urgente y obvia resolución**:

PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE FORMULA RESPETUOSO EXHORTO A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS; DE MOVILIDAD; Y DE SEGURIDAD CIUDADANA, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE CONFORME A SUS ATRIBUCIONES REALICEN EL RETIRO DE MACETAS Y BOLARDOS QUE SE ENCUENTRAN EN LA ZONA DE CALZADA GENERAL MARIANO ESCOBEDO Y AVENIDA RÍO SAN JOAQUÍN PARA DISMINUIR LAS AFECTACIONES VIALES QUE SE GENERAN EN ESA ZONA.

ANTECEDENTES

La administración anterior de la Ciudad de México se propuso atender el tema de la movilidad, haciendo énfasis en garantizar este derecho a todas las personas que transitan en la ciudad, creando una jerarquía donde el peatón es la figura más importante seguido de los vehículos no motorizados y después los vehículos motorizados.

Esta jerarquía se encuentra establecida en la Ley de Movilidad, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 14 de julio de 2014, como resultado del trabajo y participación de la sociedad civil, dependencias públicas y de la Asamblea Legislativa para crear un marco normativo que respete y garantice los derechos de los peatones y de los conductores, al mismo tiempo que se disfruta del espacio público con mayor seguridad.

En este sentido, para construir una ciudad más social, el gobierno capitalino decidió implementar el programa "Pasos Seguros" con el objetico de generar

Plaza de la Constitución No. 7, 5°. Piso, Oficina 510, Centro Histórico. Ciudad de México; C.P. 06000 Tel. 51301900 ext. 2521 y 2534. fernando.aboitiz@congresociudaddemexico.gob.mx

acciones en materia de movilidad y seguridad vial para salvaguardar la vida de las personas.
Este programa surge como un trabajo coordinado entre la Autoridad del Espacio Público (AEP) y las Secretarías de Obras y Servicios (SOBSE); de Movilidad (SEMOVI); y la entonces Secretaría de Seguridad Pública (SSP) como respuesta al Programa General de Desarrollo y al Programa Integral de Movilidad del entonces Distrito Federal.

Esta es una estrategia progresiva, dinámica y adaptable, dado que las intervenciones son una primera fase para rediseñar las 54 intersecciones seleccionadas con materiales no permanentes, por lo que se reducen costos y tiempos[1].

Antes de su implementación, se realizaron encuestas que arrojaron que 60% de los peatones, ciclistas y automovilistas se sentían inseguros al cruzar aquellas intersecciones. Esto se refleja en la cantidad de personas fallecidas por año en accidentes, que en promedio la cifra ascendió a 1,091 fallecimientos de las cuales el 60% fueron peatones.

El programa entró en operación en el año 2015, con una inversión de 116 millones de pesos en las intersecciones prioritarias que se encuentran ubicadas a lo largo de 6 corredores: Marina Nacional, Mariano Escobedo, San Antonio Abad, Eje 1 Oriente La Viga, Eje 2 Oriente Congreso de la Unión – La Viga y Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa, en las Alcaldías de Miguel Hidalgo, Iztapalapa, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Coyoacán, Iztacalco y Tlalpan.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Si bien el programa tiene un objeto social que consiste en hacer más seguras, accesibles y cómodas las intersecciones que se han identificado como altamente peligrosas y conflictivas, la realidad es que las modificaciones hechas en las vías públicas se encuentran olvidadas y dañadas, además de que en algunas intersecciones se genera tráfico vehicular.

De acuerdo con el Índice Tom Tom Traffic 2017, la Ciudad de México tiene el peor tráfico del mundo ya que los conductores pasan 227 horas en el tráfico. La compañía INRIX señala que en los conductores pasan 218 horas en el tráfico, y la

[1] Consultado en: https://www.aep.cdmx.gob.mx/programas/programa/pasos-seguros

organización mexicana de inteligencia de datos Sin Tráfico señala que por cada 120 minutos que un habitante de la Ciudad de México pasa dentro del automóvil, 43 se desperdician en el tráfico[2]. Además, este incremento tiene un impacto ambiental al generar mayores emisiones de CO_2 y un aumento en el consumo de combustible.

Al problema de tráfico antes referido se suma que derivado de la construcción de unidades habitacionales de costos tan elevados como las referidas, ocasiona un fenómeno que produce la expulsión de las personas de escasos recursos, debido a que no pueden acceder a un crédito para adquirir vivienda, a este fenómeno se le conoce como gentrificación[3],

En este sentido la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda estima que la Ciudad expulsa cerca de 30 mil hogares cada año, pero las personas de esos hogares **continúan estudiando, trabajando y accediendo a los servicios básicos en la Ciudad, lo que genera diversas problemáticas como el transporte pasando una parte importante de su tiempo de vida en el trasporte público, generado un deterioro de los hogares, al no poder existir armonía entre el trabajo y el hogar.**

Por lo anterior, es necesario implementar las acciones necesarias que continúen garantizando el derecho a la movilidad y seguridad de los peatones, al mismo tiempo de hacer eficientes las vías públicas evitando generar más tráfico.

---

[2] Consultado en: https://www.nytimes.com/es/2019/02/27/trafico-ciudad-de-mexico/

[3] (Nájera, Rodríguez Martín. (2014). Impulso a la competitividad mundial de la Ciudad de México. Una gentrificación liderada por el Estado frente a la resistencia ciudadana. 24 de marzo de 2019, de Working Paper Series. CONTESTED CITIES Sitio web: http://contested-cities.net/working-papers/wp-content/uploads/sites/8/2014/10/WPCC-14025_N%C3%A1jera_Impulsoalacompetitividadmundial.pdf) La gentrificación es un concepto de amplia tradición en los estudios sobre las ciudades, utilizado para problematizar procesos de ocupación de la ciudad caracterizados por un aburguesamiento residencial de un territorio. En años recientes este concepto ha sido retomado por diversos investigadores para estudiar los procesos de transformación de centros históricos de ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires y la Ciudad de México. Ciudades, entre otras, donde actualmente los gobiernos junto con los inversionistas impulsan políticas urbanas de corte neoliberal que a través de modelos de urbanización como el "crecimiento vertical", buscan aprovechar los espacios consolidados de la ciudad para construir un mercado inmobiliario, dejando atrás los modelos de construcción de grandes conjuntos habitacionales en la periferia de la ciudad, todo bajo el discurso de hacer más competitivas las ciudades en el ámbito económico mundial.

CONSIDERANDOS

En la Ciudad de México de 2012 a 2015, hubo 1,091 muertes anuales en promedio, cerca del 60% de ellas fallecieron en algún accidente mientras caminaban por las banquetas de la ciudad. Las principales causas de estos accidentes son la velocidad (34%), alcohol (21%), no respetar semáforos (12%), distractores (12%), otros (16%).

Ante este panorama, el Gobierno de la Ciudad de México decidió implementar un programa que tuviera por objeto disminuir los accidentes viales en las principales intersecciones de la ciudad, al mismo tiempo que se garantizaba seguridad y libre tránsito de los peatones en las banquetas y en los pasos peatonales.

Sin embargo, la realidad puede resumirse en dos puntos. El primero de ellos consiste en que hoy en día muchas de las modificaciones en las diversas intersecciones se encuentran olvidadas, algunos reductores de velocidad se encuentran dañados, y algunos macetones golpeados, situación que pone en duda la continuidad de dicho programa y en algunos casos no está clara su función.

El segundo punto consiste en que, si bien la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley de Movilidad señalan que se dará prioridad al peatón y a los usuarios de bicicletas sobre los vehículos motorizados, algunas modificaciones que se realizaron con motivo del programa generan mayor tráfico vehicular sin que haya un beneficio directo para el peatón, como sucede en la intersección de la Calzada General Mariano Escobedo y Avenida Río San Joaquín, en la Alcaldía de Miguel Hidalgo.

En efecto, el castigo directo es hacia los automovilistas que cruzan por la citada vialidad, dado que las macetas y los bolardos que colocaron entorpecen el fluido vehicular e incluso en más en más de una ocasión han sido generadoras de siniestros viales, por el número de vehículos que se concentran ya sea para continuar sobre Mariano Escobedo o para desviarse y tomar Río San Joaquín.

Hay que insistir en el Índice Tom Tom Traffic 2017[4], la cual afirma que la Ciudad de México es una ciudad con severos problemas de tráfico en tanto que datos Sin Tráfico afirma que por cada 120 minutos que un habitante de la Ciudad de México pasa dentro del automóvil, 43 se desperdician en el tráfico[5], ello independientemente del problema ambiental que se genera.

En este sentido, en conferencia de prensa el Secretario de Movilidad manifestó que más de 100 cruces conflictivos de la Ciudad serán modificados este año, sostuvo que los cruces fueron seleccionados por la cantidad de accidentes y **tránsito que provocaban**.[6]

Ante este panorama, es necesario considerar el retiro de macetas y reductores viales en la intersección entre Calzada General Mariano Escobedo y Avenida Río San Joaquín para evitar el incremento en el tráfico y accidentes vehiculares, **de aquellos vehículos que circulan por Mariano Escobedo y pretendan incorporarse a Río San Joaquín para dirigirse al norte de la Ciudad o al Estado de México**, considerando que esa zona es muy transitada por vehículos, en tanto que es mínima la cantidad de peatones que transitan ahí, por lo que no se cumple con el objetivo de cuidar básicamente al peatón, porque escasamente pasan peatones por dicha intersección, de lo que se deduce que no hubo un estudio a conciencia respecto de la colocación de las macetas y reductores viales. Lo anterior aunado al impacto ambiental que se genera por la cantidad de vehículos que con dificultad transitan por la multicitada intersección.

En este orden de ideas, la colocación de macetas y reductores viales en la intersección de Mariano Escobedo y Río San Joaquín, sin una debida planeación, provoca que los tiempos de traslado del citado punto a otro destino de la ciudad, sean mayores, el consumo de gasolina aumente y la emisiones de contaminantes sea más elevada que la de un auto que circula en una calle o avenida que no tiene topes, macetas o reductores viales, dejando a los habitantes de la Ciudad en estado de indefensión al ser vulnerado su derecho humano consagrado en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

---

[4] Consultado en: https://www.forbes.com.mx/cuidad-de-mexico-tiene-el-peor-trafico-del-mundo/
[5] Consultado en: https://www.nytimes.com/es/2019/02/27/trafico-ciudad-de-mexico/
[6] https://www.animalpolitico.com/2019/02/modificaran-cruces-conflictivos-cdmx/

De eliminarlos, se podría ampliar un carril y reducir el tráfico para aquellos conductores que vayan sobre Mariano Escobedo y pretendan incorporarse a Río San Joaquín para dirigirse al norte de la Ciudad o al Estado de México.

De esta forma, las personas que se trasladan en vehículos en esa zona, podrán hacerlo de manera rápida, eficiente y sin perder tanto tiempo en sus trayectos. Por este motivo, propongo exhortar a diversas autoridades locales con el objeto de retirar las macetas y los bolardos que se encuentran en la zona de **Mariano Escobedo y Río San Joaquín del carril que corre de sur a norte**, fin de que los vehículos fluyan de manera más ágil considerando que en la Ciudad de México transitan 5 millones 471 mil 904 vehículos diarios, ya que no sólo circulan por dicha vialidades los ciudadanos de Ciudad, sino también aquellas personas que viene del estado de México a trabajar, estudiar y realizar diversas actividades en la misma.

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, es de aprobarse el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. SE EXHORTA A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS; DE MOVILIDAD; Y DE SEGURIDAD CIUDADANA, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE CONFORME A SUS ATRIBUCIONES REALICEN EL RETIRO DE MACETAS Y BOLARDOS QUE SE ENCUENTRAN EN LA ZONA DE CALZADA GENERAL MARIANO ESCOBEDO Y AVENIDA RÍO SAN JOAQUÍN PARA DISMINUIR LAS AFECTACIONES VIALES QUE SE GENERAN EN ESA ZONA

Dado en el Congreso de la Ciudad de México, el 26 de marzo del dos mil diecinueve.

DIPUTADO FERNANDO ABOITIZ SARO

Plaza de la Constitución No. 7, 5°. Piso, Oficina 510, Centro Histórico. Ciudad de México; C.P. 06000 Tel. 51301900 ext. 2521 y 2534. · fernando.aboitiz@congresociudaddemexico.gob.mx