

Ciudad de México, a 07 de septiembre de 2023.

DIP. MARIA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
PRESENTE.

La que suscribe, **LUISA ADRIANA GUTIÉRREZ UREÑA**, Diputada del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a), b) y c) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I del Reglamento del Congreso, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ÓRGANICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO** al tenor de lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. Encabezado o título de la propuesta:

Corresponde a los términos expresados en el proemio del presente instrumento parlamentario.

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver y argumentos que la sustenten:

Las banquetas de las ciudades suelen parecer desapercibidas, sin embargo, son un eslabón esencial del espacio público de las calles. La manera en que las ciudades tratan las aceras es significativa sobre cómo los gobernantes tratan a los ciudadanos. En efecto, “la banqueta no representa únicamente una parte de la infraestructura de transporte, sino, también, un elemento esencial para la vida social y las necesidades ligadas al espacio público”.¹

En el día a día los usos predominantes que se le dan a las banquetas nos remite a paseos, desplazamiento de personas, salir con las mascotas, socializar de manera fragmentaria con vecinos y conocidos.²

Las banquetas forman parte de la infraestructura para peatones ad en la Ciudad de México. Sin embargo, la evidencia disponible indica que esta infraestructura no sólo es insuficiente, sino que es muy desigual entre las diversas alcaldías de la capital del país.³

La construcción deficiente de banquetas o de los accesos a cocheras, plantar árboles y dejarlos crecer sin supervisión, son realidades latentes en las banquetas de la capital del país.⁴

¹ Capron, G., Monnet, J. y Pérez, R. (2018). Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera). *Ciudades*, 119, 33-40. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01921551>

² https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102022000300977#B4

³ <https://federalismo.nexos.com.mx/2023/03/infraestructura-insuficiente-para-las-personas-con-discapacidad-en-la-cdmx/>

⁴ <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2023/08/03/banquetas-en-cdmx-son-trampas-mortales-por-cocheras-postes-puestos-y-obstaculos/>

La carencia de este elemento, que en ocasiones se debe al crecimiento irregular de las ciudades y la autoconstrucción, es grave, debido a que no permite el desarrollo de sus usos primordiales.

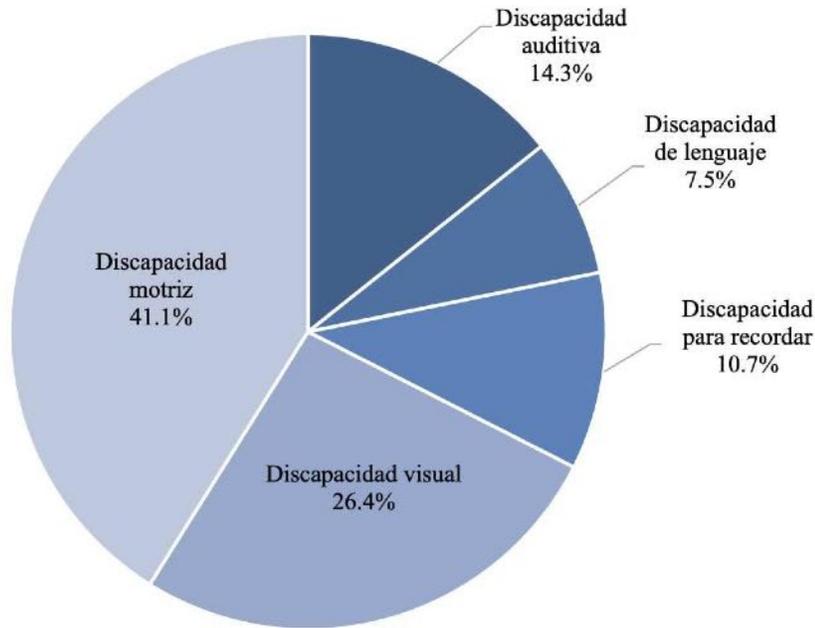
Como bien menciona el Observatorio de Espacio Público de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), este tipo de insuficiencias se relacionan de manera directa con la desigualdad entre las áreas centrales y las periferias de colonias populares y pueblos conurbados.⁵

En la Ciudad de México hay alcaldías en donde faltan elementos de infraestructura básica, como las banquetas. Este es el caso de Milpa Alta y Xochimilco son las dos demarcaciones de la capital del país en donde casi la mitad de las manzanas carecen de este elemento en proporciones de 41.6% y 40.5% respectivamente, de acuerdo con datos del Inventario Nacional de Viviendas 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

También de acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 8 % de los habitantes de la Ciudad de México, cerca de 800 000 personas, padecen alguna discapacidad. El propio INEGI clasifica a esta población según el tipo de afectación que padecen. Del total de capitalinos con alguna discapacidad, el 41 % tiene que ver con su capacidad motriz, seguido del 26.4 % cuyo problema es visual, el 14.3 % es de carácter auditivo, y el 10.6 % está relacionado con dificultad para recordar.⁶

⁵ <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2022/07/14/milpa-alta-xochimilco-con-menos-banquetas>

⁶ Censo de población y vivienda 2020, INEGI



En ese mismo sentido el INEGI, brinda información respecto a la distribución de la población con discapacidad motriz en las distintas alcaldías de la capital del país, donde se observa que en Iztapalapa habita el 20 % de las personas con deficiencia para moverse, seguida por la Gustavo A. Madero (14.4 %), Alvaro Obregón (7.8 %), Coyoacán (7.4 %) y Tlalpan (7.1 %); es decir, cinco alcaldías concentran cerca del 60 % de la población con este tipo de discapacidad. Las demarcaciones con menos personas en esta condición son: Cuajimalpa (1.4 %), Milpa Alta (1.4 %), Magdalena Contreras (2.7 %) y Miguel Hidalgo (3.8 %).⁷

La Ciudad de México tiene un total de 51 077 manzanas, según información del Inventario Nacional de Viviendas, de las cuales 28 016 no cuentan con rampas

⁷ Ibidem

para silla de ruedas. Es decir, el 54.8 % de las calles de esta ciudad no son transitables para las personas cuya discapacidad les dificulta moverse.

Sin embargo, ese sólo es el promedio de la ciudad, pero al analizar la información por alcaldías la realidad muestra una gran desigualdad entre ellas. En lugares como Milpa Alta, Xochimilco y Magdalena Contreras, más del 80 % de las manzanas no tienen acceso para silla de ruedas y en las alcaldías de Tlalpan, Álvaro Obregón, Cuajimalpa e Iztapalapa apenas disminuye a 70 %. En tanto que, Benito Juárez (3.2 %), Venustiano Carranza (16.4 %), Cuauhtémoc (18.8 %) y Azcapotzalco (23 %) presentan los mejores números en cuanto a este indicador. Tal y como se puede apreciar en la siguiente imagen ilustrativa:⁸



Fuente: Inventario Nacional de Vivienda 2021, INEGI

De conformidad con los datos que se presentan, esta iniciativa busca que las Alcaldías reviertan la complicada situación a la que se enfrentan todos los días miles de capitalinos, que no obstante tener que trasladarse en un transporte público de mala calidad, saturado, inseguro y donde ponen en riesgo sus vidas, no

⁸ <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/?app=inv>

obstante lo anterior también deben enfrentarse en sus traslados a pie o en su defecto en silla de ruedas, a calles con banquetas sin accesibilidad, banquetas obstaculizadas, banquetas con rampas que facilitan el acceso vehicular pero entorpecen el paso de peatones, o en el peor de los casos calles sin banquetas.

La falta de mantenimiento, planeación urbana y mala calidad de materiales son causas de falta de accesibilidad para personas en sillas de ruedas, con debilidad visual, personas mayores o para quienes llevan a sus hijos en carriolas.⁹

En la Ciudad de México, todos los días, miles de personas tienen la necesidad de caminar por sus espacios públicos para acceder a los medios de transporte o bien para llegar directamente a sus lugares de trabajo o estudio, o de ocio, lo importante aquí es subrayar que en algún momento todos somos peatones y se requiere que el espacio público llamado banqueta o acera cuente con las condiciones físicas idóneas para que ese caminar sea seguro y confortable, se debe buscar que caminar en las calles de la Ciudad se vuelva un acto cotidiano agradable y satisfactorio.¹⁰

Es por ello que la presente iniciativa tiene por objeto que dentro de las facultades de las Alcaldías se encuentre el de crear banquetas o infraestructura peatonal en aquellas zonas en donde no exista, priorizando al peatón, de tal manera que las calles de las 16 Alcaldías cuenten con infraestructura básica y equipamiento del entorno urbano con un carácter universal, obligatorio y adaptado para todas las personas, tal como esquinas seguras, banquetas accesibles y en buen estado donde se facilite el paso de peatones y con esto coadyuvar en dar cumplimiento a

⁹ <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2023/08/03/banquetas-en-cdmx-son-trampas-mortales-por-cocheras-postes-puestos-y-obstaculos/>

¹⁰ <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2021/04/DANIEL-DOMINGUEZ-GONZALEZ.pdf>

lo establecido en el artículo 179 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México respecto a los elementos con los que deben contar vialidades en específico aquellos espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano.

III. Convencionalidad y Constitucionalidad

De acuerdo a la fracción LXIV del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, el Congreso tiene competencia para:

LXIV. Expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local, por la Constitución Política, en las que se ejerzan facultades concurrentes, coincidentes o de coordinación con los poderes federales y las que no estén reservadas a la federación, así como las que deriven del cumplimiento de los tratados internacionales en materia de derechos humanos y todas aquellas que sean necesarias a objeto de hacer efectivas las facultades concedidas a las autoridades de la Ciudad, lo anterior de conformidad a lo señalado en la presente ley, su reglamento y las leyes aplicables;

De conformidad con el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es un derecho de los diputados:

I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;

Los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad expedir leyes en la Ciudad de México.

De conformidad con el Artículo 12, de la Constitución Política de la Ciudad de

México:

- 1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.*
- 2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía. De lo anterior se colige que, la presente ley se encuentra dentro del marco legal y normativo que rige la Ciudad de México, y que los legisladores tenemos la facultad para llevar a cabo las modificaciones que consideremos pertinentes, en pro del bienestar y libre desarrollo de los capitalinos.*

En el mismo ordenamiento en sus artículo 13 y 14, se establece lo siguiente:

Artículo 13 Ciudad habitable

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

D. Derecho al espacio público

- 1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho*

a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

E. Derecho a la movilidad

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

G. Espacio público y convivencia social

*1. En la Ciudad de México es prioridad la creación, recuperación, mantenimiento y defensa de los espacios públicos y de convivencia social. Las calles, **banquetas,** plazas, bosques urbanos, parques y jardines públicos, así como los bajo puentes son el componente fundamental de la convivencia, la expresión ciudadana y la cohesión social.*

Las autoridades de la Ciudad garantizarán el rescate, mantenimiento e incremento progresivo del espacio público; en ningún caso podrán tomarse medidas que tiendan a su destrucción o disminución. Todas las personas tienen la obligación de respetar y contribuir a la conservación de los espacios públicos y áreas verdes.

Texto normativo propuesto:

Por lo anteriormente expuesto se propone la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ÓRGANICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, para quedar como sigue:

LEY DE ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes: I a VIII	Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes: I a VIII IX Diseñar y construir infraestructura peatonal accesible y en buen estado en aquellas zonas en donde no exista, así como la adecuación de la existente para que pueda cumplir su función de favorecer la movilidad peatonal.

PROYECTO DE DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ÓRGANICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I a VIII

IX Diseñar y construir infraestructura peatonal accesible y en buen estado en aquellas zonas en donde no exista, así como la adecuación de la existente para que pueda cumplir su función de favorecer la movilidad peatonal.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El Presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

TERCERO. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente

Dado en el Recinto Legislativo, el día 07 de septiembre de 2023.



Dip. Luisa Adriana Gutiérrez Ureña