



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
PRESENTE

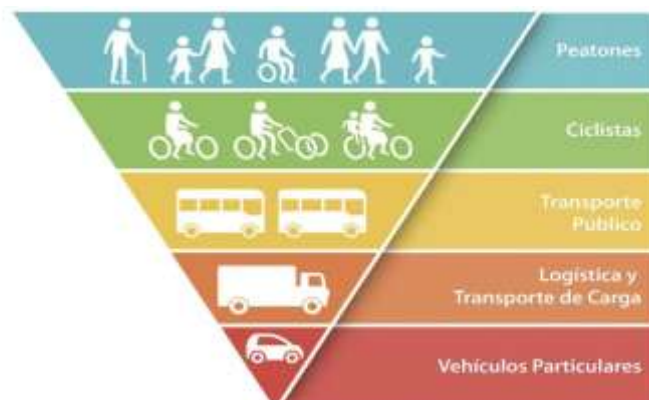
La suscrita, **Diputada Tania Nanette Larios Pérez**, coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CONTINUIDAD VIAL PEATONAL**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El diseño urbano de la Ciudad de México ha privilegiado históricamente el flujo de los vehículos motorizados, relegando en muchos casos el espacio peatonal a una condición secundaria dentro de la infraestructura vial. Esta realidad resulta incompatible con el modelo de movilidad previsto en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹ y el artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México², que reconocen el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En ese sentido, la banqueta no debe entenderse como un elemento accesorio del espacio público, sino como la infraestructura vial básica que hace posible el desplazamiento peatonal, el acceso al transporte público y el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad, conforme a la jerarquía establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (véase imagen 1: *Pirámide de la Movilidad*).

IMAGEN 1: PIRÁMIDE DE LA MOVILIDAD



Fuente: Transporte MX.

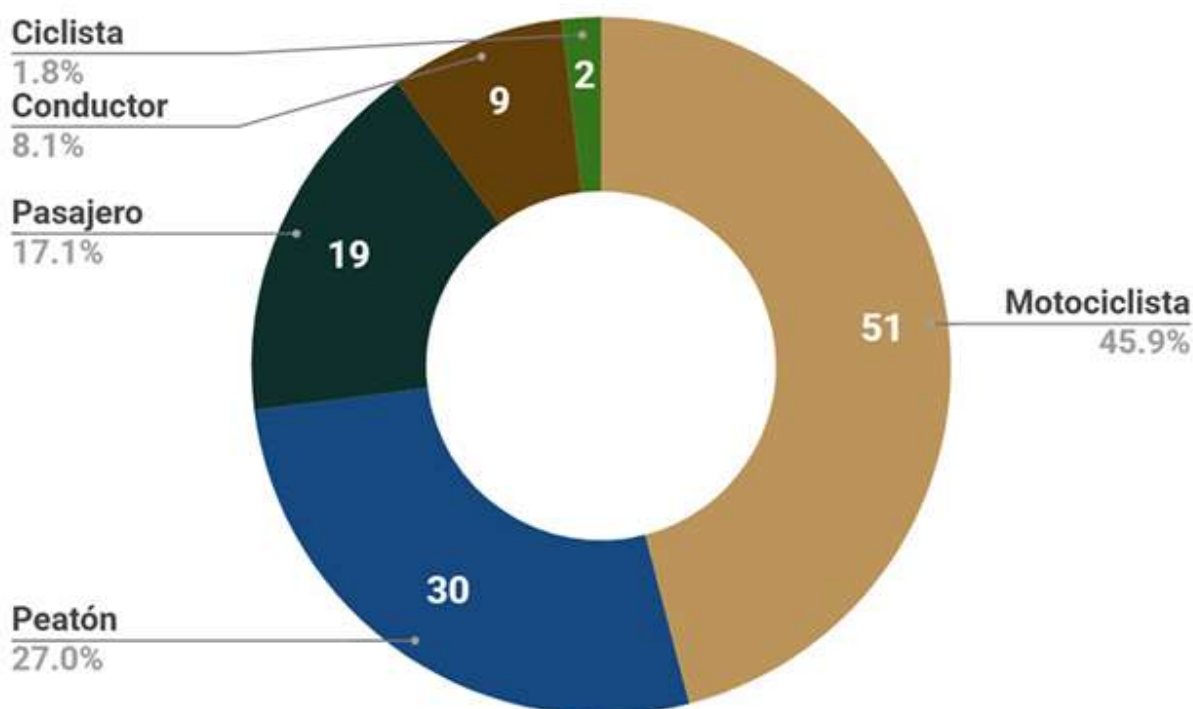
¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 4º. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

² Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13. Disponible en: https://www.data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.4.pdf



La importancia de fortalecer la infraestructura peatonal también encuentra sustento en la evidencia oficial en materia de seguridad vial. El Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito correspondiente al periodo de enero a marzo de 2026, publicado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México³, señala que durante dicho periodo se registraron 111 personas fallecidas por hechos de tránsito, de las cuales treinta correspondieron a personas peatones, quienes representaron el 27% del total de víctimas mortales y constituyeron el segundo grupo de usuarios de la vía con mayor número de fallecimientos.

GRÁFICA 1: PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPO DE USUARIO DE LA VÍA, PRIMER TRIMESTRE 2026



Fuente: Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito.

Estos datos reflejan que quienes realizan sus desplazamientos a pie continúan formando parte de los sectores con mayor vulnerabilidad frente a los siniestros viales, por lo que resulta indispensable fortalecer las condiciones físicas que permitan un tránsito seguro y accesible.

A pesar del reconocimiento normativo de la prioridad peatonal, en diversas vialidades de la Ciudad de México las banquetas presentan condiciones de deterioro, discontinuidad y obstrucción que limitan su funcionalidad.

³ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI). Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de enero a marzo de 2026. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Comision%20clasificacion%20de%20vialidades/PRIMER%20REPORTE%20TRIMESTRAL%202026%20230626.pdf>



La presencia de mobiliario urbano, postes de servicios, infraestructura de telecomunicaciones, excavaciones derivadas de obras públicas o privadas y otras intervenciones que reducen el espacio disponible para caminar afectan la continuidad de los recorridos y dificultan el desplazamiento de las personas, particularmente de aquellas que utilizan ayudas técnicas para la movilidad o realizan trayectos acompañando a niñas, niños, personas adultas mayores o personas con discapacidad.

Estas condiciones también impactan de manera diferenciada a muchas mujeres, quienes, de acuerdo con los patrones de movilidad identificados por las autoridades y los estudios especializados en la materia, realizan con mayor frecuencia desplazamientos asociados a actividades de cuidado, como el acompañamiento de niñas, niños, personas adultas mayores o personas con discapacidad. En este sentido, contar con banquetas continuas, accesibles y libres de obstáculos favorece trayectos más seguros e incluyentes y contribuye al ejercicio efectivo del derecho a la movilidad en condiciones de igualdad.

Si bien la Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce la jerarquía de la movilidad y establece la prioridad de las personas peatones dentro del sistema de movilidad, actualmente no incorpora disposiciones suficientemente precisas que garanticen la preservación de una franja continua y libre de obstáculos destinada exclusivamente a la circulación peatonal, ni desarrolla expresamente el principio de continuidad vial peatonal como criterio rector para la planeación, diseño, construcción y conservación de la infraestructura vial.

Esta ausencia de regulación favorece la fragmentación del espacio peatonal, dificulta la aplicación uniforme de criterios de accesibilidad universal y genera condiciones que limitan el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad, particularmente para las personas que se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad.

Por ello, la presente iniciativa tiene por objeto fortalecer la Ley de Movilidad de la Ciudad de México mediante la incorporación del principio de Continuidad Vial Peatonal, el reconocimiento expreso de la obligación de preservar una franja de circulación peatonal continua, accesible y libre de obstáculos, así como reforzar la prioridad de la infraestructura peatonal dentro de la planeación, diseño, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial.

Con estas reformas se busca consolidar un modelo de movilidad que coloque a las personas en el centro de las políticas públicas, fortalezca la accesibilidad universal, contribuya a la reducción de riesgos para las personas peatones y garantice que las banquetas cumplan efectivamente la función para la cual fueron concebidas: permitir desplazamientos seguros, continuos, incluyentes y dignos para todas las personas.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CONTINUIDAD VIAL PEATONAL.



II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER;

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce la jerarquía de la movilidad y establece la prioridad de las personas peatones dentro del sistema de movilidad. Sin embargo, el ordenamiento no contiene disposiciones expresas que garanticen la continuidad de la infraestructura peatonal ni criterios específicos para preservar una franja libre destinada exclusivamente al tránsito de las personas, lo que dificulta la aplicación uniforme de los principios de accesibilidad universal y seguridad vial previstos en la legislación vigente.

Asimismo, si bien la ley contempla principios generales para la planeación de la infraestructura vial, actualmente no desarrolla de manera expresa el principio de continuidad vial peatonal como criterio rector para el diseño, construcción, conservación y mantenimiento de banquetas y aceras, ni establece obligaciones específicas encaminadas a garantizar recorridos continuos, seguros y accesibles.

La ausencia de estas disposiciones limita la protección jurídica de la infraestructura peatonal, genera incertidumbre respecto de las condiciones mínimas que deben observarse para asegurar desplazamientos accesibles y dificulta la aplicación homogénea de criterios técnicos en las distintas demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

En consecuencia, resulta necesario fortalecer la Ley de Movilidad de la Ciudad de México mediante la incorporación del principio de continuidad vial peatonal, el establecimiento de criterios para la preservación de una franja de circulación peatonal continua, accesible y libre de obstáculos, así como el fortalecimiento de la prioridad de la infraestructura peatonal dentro de la planeación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial, con el propósito de garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

De conformidad con la Guía para la Incorporación de la Perspectiva de Género en las Iniciativas Legislativas del Congreso de la Ciudad de México y el Protocolo para Incorporar la Perspectiva de Género en el Trabajo Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, se realizó el análisis correspondiente respecto del posible impacto diferenciado de la presente iniciativa.

Del análisis efectuado se advierte que, si bien las reformas propuestas no establecen distinciones jurídicas entre mujeres y hombres ni modifican el ejercicio de derechos en función del sexo o género de las personas, su implementación puede generar efectos positivos diferenciados para determinados grupos de la población.

En particular, las mujeres pueden beneficiarse de manera relevante, ya que diversos estudios en materia de movilidad urbana y uso del tiempo han documentado que realizan con mayor frecuencia desplazamientos asociados a actividades de cuidado, como el acompañamiento de niñas, niños, personas adultas mayores o personas con discapacidad, así como viajes encadenados para acceder a servicios de salud, educación, abasto y transporte público. Estas características hacen que la calidad, continuidad y accesibilidad de la infraestructura peatonal tengan un impacto directo en sus condiciones de movilidad cotidiana.



La existencia de banquetas discontinuas, deterioradas o invadidas por obstáculos incrementa las dificultades para realizar dichos desplazamientos, particularmente cuando se utilizan carriolas, sillas de ruedas, andaderas u otros apoyos para la movilidad, obligando en ocasiones a invadir la superficie de rodamiento vehicular y aumentando la exposición a riesgos para la integridad física de las personas.

En ese contexto, la incorporación del principio de continuidad vial peatonal y la obligación de preservar una franja de circulación peatonal continua, accesible y libre de obstáculos contribuyen a reducir barreras para la movilidad, fortalecer la accesibilidad universal y favorecer condiciones más seguras para todas las personas usuarias del espacio público, con efectos particularmente positivos para las mujeres y para quienes realizan actividades de cuidado.

En consecuencia, la presente iniciativa es consistente con los principios de igualdad sustantiva y no discriminación previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México y la legislación aplicable.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN;

- El derecho a la movilidad constituye un derecho humano reconocido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por la Constitución Política de la Ciudad de México, cuyo ejercicio requiere infraestructura vial que garantice condiciones de seguridad vial, accesibilidad, inclusión, continuidad, eficiencia y sostenibilidad, en especial para las personas peatones, conforme al principio de jerarquía de la movilidad.
- La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece como principios rectores la jerarquía de la movilidad, la accesibilidad universal y el enfoque de Sistema Seguro, los cuales reconocen a las personas peatonas como usuarias prioritarias de la vía pública y orientan el diseño, construcción y conservación de la infraestructura vial.
- La banqueta constituye la infraestructura básica para el desplazamiento peatonal y para el acceso al transporte público, por lo que su continuidad física, accesibilidad y adecuado mantenimiento son condiciones indispensables para garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad.
- La incorporación del principio de continuidad vial peatonal permitirá dotar de mayor certeza jurídica a las autoridades responsables de la planeación, diseño, construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial, favoreciendo la aplicación uniforme de criterios de accesibilidad universal, continuidad física y seguridad vial en toda la Ciudad de México.
- El establecimiento de una franja de circulación peatonal continua, accesible y libre de obstáculos fortalece la seguridad vial, facilita la movilidad cotidiana y mejora las condiciones de desplazamiento de todas las personas usuarias del espacio público, especialmente de quienes se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad.



- La incorporación de la prioridad en la asignación de recursos para la infraestructura peatonal no implica la creación de nuevas partidas presupuestarias ni la autorización de erogaciones adicionales. Su finalidad es orientar la programación y ejercicio de los recursos públicos disponibles destinados a la planeación, diseño, construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal, privilegiando este tipo de infraestructura conforme a la jerarquía de la movilidad prevista en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y, EN SU CASO, SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. Que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad obliga al Estado mexicano a adoptar medidas para garantizar la accesibilidad al entorno físico y facilitar la movilidad personal con la mayor independencia posible.⁴

SEGUNDO. Que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Organización de las Naciones Unidas, establece en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 la meta de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas, prestando especial atención a quienes se encuentran en situación de vulnerabilidad.⁵

TERCERO. Que el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos por la propia Constitución y por los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, estableciendo la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar dichos derechos conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.⁶

CUARTO. Que el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, mandato que obliga a las autoridades de los distintos órdenes de gobierno a adoptar las medidas legislativas y administrativas necesarias para hacerlo efectivo.⁷

⁴ Organización de las Naciones Unidas (ONU) (12 de diciembre de 2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

⁵ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Agenda 2030. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

⁶ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 1°. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

⁷ Ibidem.



QUINTO. Que el artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, y establece que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar un sistema de movilidad integrado, suficiente, accesible, eficiente, seguro, asequible, incluyente, igualitario y sustentable, privilegiando a las personas en mayor grado de vulnerabilidad y el uso del espacio vial conforme a la jerarquía de la movilidad.⁸

SEXTO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece como principios rectores la jerarquía de la movilidad, la accesibilidad universal, el enfoque de Sistema Seguro y la prioridad de las personas en mayor situación de vulnerabilidad, orientando el diseño, construcción, conservación y administración de la infraestructura vial bajo criterios de seguridad, inclusión y accesibilidad.⁹

SÉPTIMO. Que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad establece la obligación de las autoridades de promover condiciones de accesibilidad universal en la infraestructura y el espacio público, a fin de garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad.¹⁰

OCTAVO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce la jerarquía de la movilidad y la prioridad de las personas peatones dentro del sistema de movilidad.¹¹

En ese contexto, resulta jurídicamente procedente fortalecer dicho ordenamiento mediante la incorporación de disposiciones que garanticen la continuidad de la infraestructura peatonal, la protección de la franja destinada a la circulación de las personas y la conservación de las banquetas.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CONTINUIDAD VIAL PEATONAL.

⁸ Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13. Disponible en: https://www.data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.4.pdf

⁹ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹⁰ Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>

¹¹ Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Disponible en: <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/leyes/930-ley-de-movilidad-de-la-ciudad-de-mexico>



VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

Para mayor claridad, se presenta el siguiente cuadro comparativo entre el texto vigente y la propuesta de modificación:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
(...) Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad: I. a VI. ...	(...) Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y en la programación y asignación de los recursos públicos destinados a la planeación, diseño, construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal, de conformidad con la disponibilidad presupuestaria y la siguiente jerarquía de movilidad: I. a VI. ...
(...) Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a CVI. ... SIN CORRELATIVO	(...) Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a CVI. ... CVII. Continuidad Vial Peatonal: Principio rector para la planeación, diseño, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal que busca garantizar que aceras, banquetas y zonas destinadas al tránsito de personas mantengan condiciones de accesibilidad, seguridad, continuidad física y funcional, así como una superficie regular y libre de obstáculos que permita el desplazamiento peatonal en condiciones de seguridad e inclusión. (...)



(...) Artículo 195.- La planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial, priorizará a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, de conformidad con lo establecido en esta Ley y los manuales correspondientes. SIN CORRELATIVO	(...) Artículo 195.- La planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial, priorizará a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, de conformidad con lo establecido en esta Ley y los manuales correspondientes. Las autoridades competentes deberán garantizar que las aceras y banquetas preserven una franja de circulación peatonal continua, accesible y libre de obstáculos, conforme a los criterios, dimensiones y especificaciones técnicas previstos en los manuales, lineamientos y demás disposiciones aplicables. El mobiliario urbano, los postes de servicios públicos, la infraestructura de telecomunicaciones, el arbolado y demás elementos ubicados en el espacio público deberán disponerse o instalarse de forma que no obstruyan dicha franja ni afecten la continuidad vial peatonal. (...)
---	--

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta H. Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se **REFORMA** el tercer párrafo del artículo 6; se **ADICIONAN** la fracción CVII al artículo 9; y un segundo párrafo al artículo 195, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar de la siguiente manera:

(...)

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial **y en la programación y asignación de los recursos públicos destinados a la planeación, diseño, construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal, de conformidad con la disponibilidad presupuestaria y la siguiente jerarquía de movilidad:**



I. a VI. ...

(...)

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. a CVI. ...

CVII. Continuidad Vial Peatonal: Principio rector para la planeación, diseño, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal que busca garantizar que aceras, banquetas y zonas destinadas al tránsito de personas mantengan condiciones de accesibilidad, seguridad, continuidad física y funcional, así como una superficie regular y libre de obstáculos que permita el desplazamiento peatonal en condiciones de seguridad e inclusión.

(...)

Artículo 195.- La planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial, priorizará a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, de conformidad con lo establecido en esta Ley y los manuales correspondientes.

Las autoridades competentes deberán garantizar que las aceras y banquetas preserven una franja de circulación peatonal continua, accesible y libre de obstáculos, conforme a los criterios, dimensiones y especificaciones técnicas previstos en los manuales, lineamientos y demás disposiciones aplicables.

El mobiliario urbano, los postes de servicios públicos, la infraestructura de telecomunicaciones, el arbolado y demás elementos ubicados en el espacio público deberán disponerse o instalarse de forma que no obstruyan dicha franja ni afecten la continuidad vial peatonal.

(...)

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de 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 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los ocho días del mes de julio del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE

Tania Nanette Larios Pérez

TANIA LARIOS
DIPUTADA LOCAL