



**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA**

P R E S E N T E

El que suscribe, Ernesto Villarreal Cantú, Diputado Local en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en los artículos 5, fracción I; y 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL CUAL SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA, A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS; Y DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS, ATRIBUCIONES Y SUFICIENCIA PRESUPUESTARIA, IMPLEMENTEN UN PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE LOS PUENTES PEATONALES Y DE LA INFRAESTRUCTURA DE ACCESO A LAS ESTACIONES DEL TREN LIGERO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD Y LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

El Tren Ligero forma parte de la red del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, prestando servicio al sur de nuestra capital, en las Alcaldías de Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco.

Con 16 estaciones y 2 terminales: Tasqueña y Xochimilco, cubre una ruta de 13.04 km., transportando diariamente en sus 20 trenes dobles acoplados, a alrededor de 85 mil personas. Durante el año 2022 se estima que el Tren Ligero transportó a 23.7

millones de personas, lo cual, nos da una referencia de la importancia que tiene el sistema dentro de la movilidad de la ciudad.

Inaugurado el 1 de diciembre de 1988, el sistema fue diseñado para ser eficiente y ecológico, mediante la utilización de trenes eléctricos que contribuyeran a la reducción de emisiones contaminantes. Sin embargo, en su planeación operativa y como obra de infraestructura, no existió una visión inclusiva que considerara a las personas con discapacidad para poder usar dicho medio de transporte.

Por tal motivo, en la actualidad, no es extraño que la mayoría de las estaciones del Tren Ligero tengan una infraestructura deficiente en términos de accesibilidad y conectividad para las personas con discapacidad y, en aquellas en donde existe alguna, está se encuentra en desuso, mal estado o vandalizada.

Dicho de otra manera, el deterioro o, de plano, la inexistencia de rampas de acceso, elevadores, guías táctiles, etc., son factores que dificultan el acceso a este Sistema de Transporte y entorpecen la conectividad para las personas que utilizan sillas de ruedas, muletas o son invidentes, sin contar a las personas de la tercera edad o aquellas con alguna afectación temporal.

En esa tesitura, una problemática de origen y la cual no ha sido plenamente resuelta ni abordada de forma integral por las administraciones anteriores, es el asunto de los puentes peatonales que dan el acceso a las estaciones del Tren Ligero.

Aunque en la actualidad los puentes peatonales se consideran menos eficientes que los cruces seguros a nivel, el trayecto que sigue el Tren Ligero, sobre Calzada de Tlalpan y, posteriormente, la Calzada México-Xochimilco, avenidas primarias, dificulta la implementación de dicho tipo de cruces para acceder al Tren Ligero, por

lo que, ante la imposibilidad de sustituir los puentes peatonales, lo que procede es modernizarlos y adecuarlos para todas las personas.

PROBLEMÁTICA

Los puentes peatonales nacieron a mediados del siglo XX, a la par de que el uso del automóvil se fue popularizando de forma masiva. En esa tesitura, la realidad es que este tipo de infraestructura disfrazada de peatonal, buscaba contribuir a incrementar y facilitar la velocidad del tráfico motorizado en las ciudades.

Es decir, el derrumbamiento de edificaciones para ampliar calles y avenidas, la disminución de intersecciones que evitaran que los coches tuviesen que frenar constantemente, el destinar grandes áreas de superficie para estacionamientos, y, la modificación y restricción de los trayectos a pie, donde se incluyó esta idea de mandar al peatón por “arriba” del tráfico a través de puentes “peatonales”, tuvieron como objetivo que los automóviles no tuvieran que detenerse.

Sin embargo, esta visión de desarrollo urbano que se popularizó mundialmente, en los hechos no le facilita ni le hace mejor o más cómodo el cruzar una calle a un peatón. En primer lugar, lo saca de su trayecto natural para obligarlo a cruzar por ciertos puntos, los cuales, pueden estar lejanos entre sí. En segunda instancia, cruzar a través de puentes peatonales requiere un esfuerzo físico mucho mayor, debido a que hace caminar a las personas hasta 4 veces más la distancia que tendría que caminar si lo hiciese a nivel de calle. Finalmente, los puentes tradicionales hechos con escalones excluyen a las personas con discapacidad, adultos mayores, personas

con lesiones temporales e, inclusive, a personas completamente sanas, las cuales, llevan infantes en brazos o carreolas, por ejemplo.¹

Por todo ello, es que actualmente en el ámbito internacional se reconoce que los puentes peatonales son infraestructura poco eficiente en términos de movilidad y accesibilidad para las personas. No obstante, dado el diseño de las ciudades, en algunos puntos son indispensables, por lo que es necesario adecuarlos y transformarlos para que sean útiles, seguros y accesibles para todas las personas, incluidas, las personas con algún tipo de discapacidad.

Bajo dicha lógica, un puente peatonal totalmente accesible debería considerar tres aspectos: haberse diseñado con rampas; ofrecer un mecanismo mixto, es decir, escalones y rampas, e implementar elevadores. Asimismo, la accesibilidad no sólo se tiene que medir en cuanto elementos de infraestructura, sino cómo te conectas con el entorno, con el espacio público, o con otra estación.²

En el caso particular del Tren Ligero, en la mayoría de sus estaciones el acceso a las mismas se da por medio de puentes peatonales, los cuales, hacen imposible o difícil el ingreso para personas con discapacidad o de la tercera edad.

Al respecto, las estaciones que cuentan con puentes peatonales para el ingreso al Sistema son: Las Torres, Ciudad Jardín, La Virgen, Xotepingo, Nezahualpilli,

¹ Alma Rodríguez, “Puentes peatonales: una visión de la seguridad vial del siglo pasado”, *La Verdad*, Juárez, 23 de noviembre de 2023 [Fecha de consulta: 19 de febrero de 2025, disponible en: <https://laverdadjuarez.com/2023/11/23/puentes-peatonales-una-vision-de-la-seguridad-vial-del-siglo-pasado/>]

² Jonás López, “El Tren Ligero es inaccesible; falla en infraestructura”, en *Excelsior*, México, 18 de noviembre de 2017 [Fecha de consulta: 19 de febrero de 2025, disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/11/18/1202037>]

Registro Federal, Textitlán, El Vergel, Estadio Azteca, Periférico, Tepepan. Asimismo, únicamente las terminales Tasqueña y Xochimilco, así como las estaciones Xomali y La Noria, cuentan con infraestructura accesible para que las personas con discapacidad puedan ingresar a las instalaciones del sistema.

Cabe mencionar que, dentro del Sistema, son contadas las estaciones que cuentan con un elevador para servicio de personas de la tercera edad, personas con discapacidad y personas con dificultades momentáneas. Sin embargo, estos se encuentran deteriorados o en el abandono, por lo que no cumplen su función.

En pocas palabras, más allá del deterioro y la falta de mantenimiento que los propios puentes padecen y lo cual es evidente, la realidad es que esta infraestructura no facilitan la movilidad ni la accesibilidad al Tren Ligero por parte de las personas con discapacidad, personas de la tercera edad y de personas que, por condiciones temporales, requieran acceder de forma fácil y segura.

Por todo ello, es urgente que el Gobierno de la Ciudad de México, a través de sus Secretarías de Obras y Servicios, de Movilidad, así como del Sistema de Transportes Eléctricos, exploren los mecanismos institucionales y presupuestarios necesarios que permitan adecuar y modernizar la infraestructura de acceso al Tren Ligero, con la intención de volverla accesible y segura para las personas en condiciones de vulnerabilidad, garantizando su derecho a la movilidad y el espacio público incluyente.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que México en el año 2007 suscribió la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo nueve establece que: *A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso...* En su artículo 20 Artículo 20: *Movilidad personal Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.*

SEGUNDO. Que el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece: *la prohibición de toda discriminación, incluyendo la basada en discapacidad, y obliga a las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los tratados internacionales.* El artículo 4°, establece *el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, lo que implica acceso a infraestructura y servicios públicos accesibles.*

TERCERO. Que el Gobierno capitalino publicó el Programa para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad 2022-2024. Señala que los sistemas de transporte públicos y privados tienen la obligación de ser accesibles, construir y solicitar nuevas líneas o unidades con accesibilidad universal o adaptarlas.

CUARTO. Que el artículo 12 Constitución Política de la Ciudad de México, establece que: *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.

QUINTO.. Que el artículo 13, apartado E, numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho a la movilidad, *en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.* El numeral 2 establece: *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.*

SEXTO. Que el artículo 14 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece: A. *Derecho a la seguridad urbana y a la protección civil Toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de que ocurran fenómenos de carácter natural o antropogénico, así como en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de esos fenómenos.* El apartado B, establece que: *Derecho a la seguridad ciudadana y a la prevención de la violencia y del delito Toda persona tiene derecho a la convivencia pacífica y solidaria, a la seguridad ciudadana y a vivir libre de amenazas generadas por el ejercicio de las violencias y los delitos. Las autoridades elaborarán políticas públicas de prevención y no violencia, así como de una cultura de paz, para brindar protección y seguridad a las personas frente a riesgos y amenazas.*

SÉPTIMO. Que el artículo 4, de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México indica: *que la infraestructura para las personas con discapacidad debe aplicar para el transporte, la información y las comunicaciones tanto en zonas urbanas como rurales.*

OCTAVO. Que el artículo 1° de la Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México, establece que: *La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto que en la Ciudad de México se garantice el derecho a la accesibilidad al entorno físico, las edificaciones, los espacios públicos, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y el transporte, especialmente para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, asegurando el ejercicio de sus derechos y eliminando cualquier forma de discriminación y promoviendo la igualdad. En caso de incumplimiento se estará a lo dispuesto por los ordenamientos legales a los que se encuentra sujeta la presente Ley.*

NOVENO. Que el artículo 17 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, *que obliga a tener infraestructura básica y equipamiento del entorno urbano con un carácter universal, obligatorio y adaptado para todas las personas. Incluso, la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México indica, en su artículo 4, que la infraestructura para las personas con discapacidad debe aplicar para el transporte, la información y las comunicaciones tanto en zonas urbanas como rurales.*

DÉCIMO. Que el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México establece que: *A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y*

proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial. Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones: ...

III. Realizar los estudios necesarios sobre las vías, la infraestructura, los medios de transporte correspondientes, el tránsito de vehículos y peatones, a fin de lograr una mejor utilización de la infraestructura vial y de transporte de personas y de carga que conduzca a la eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en la movilidad de las personas y del transporte de bienes;

DECIMOPRIMERO. Que el artículo 38 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México establece que: *A la Secretaría de Obras y Servicios corresponde el despacho de las materias relativas a la normatividad de obras públicas, obras concesionadas, mantenimientos, restauración y construcción de obras públicas, la planeación y ejecución de servicios urbanos e intervenciones que se realicen en vías públicas primarias de la Ciudad, incluyendo sus espacios públicos y el suministro oportuno de los materiales necesarios para ello, así como los proyectos y construcción de las obras del Sistema de Transporte Colectivo.*

DECIMOSEGUNDO. Que el Estatuto Orgánico del Servicio de Transportes Eléctricos señala en su Artículo 1. El "*Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México*" es un Organismo Público Descentralizado creado mediante Decreto del 31 de diciembre de 1946, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de abril de 1947, con personalidad jurídica y patrimonio propio, de conformidad con la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "*Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal*", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1956, cuyo objeto es: En su fracción IV: *Incorporar, administrar y operar sistemas eléctricos a través de Tren ligero,*

Trolebús, Trolebús Concesionario y Cablebús, así como de los ingresos no tarifarios por servicios complementarios;

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a la consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN ÚNICO.- PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL CUAL SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA, A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS; Y DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS, ATRIBUCIONES Y SUFICIENCIA PRESUPUESTARIA, IMPLEMENTEN UN PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE LOS PUENTES PEATONALES Y DE LA INFRAESTRUCTURA DE ACCESO A LAS ESTACIONES DEL TREN LIGERO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD Y LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

A T E N T A M E N T E

Ernesto Villarreal Cantú

**Diputado Ernesto Villarreal Cantú
Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo**

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, a los 20 días del mes de diciembre del año 2024.

Título	PA_SOBSE_STE_Puentes
Nombre de archivo	PA_SOBSE_STE_Puentes.pdf
Identificación del documento	6df4b821c9fb36f2e1166763f8ee290266eb0637
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	25 / 02 / 2025 22:25:13 UTC	Enviado para su firma a Ernesto Villarreal Cantú (ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx) por ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx IP: 189.146.143.208
 VISUALIZADO	25 / 02 / 2025 22:27:18 UTC	Visualizado por Ernesto Villarreal Cantú (ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.143.208
 FIRMADO	25 / 02 / 2025 22:27:35 UTC	Firmado por Ernesto Villarreal Cantú (ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.143.208
 COMPLETADO	25 / 02 / 2025 22:27:35 UTC	El documento se ha completado.