

**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, Con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 5, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México, 4º fracción XXXVIII, 13 fracciones IX y XV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción XXXVIII, 101, 120 párrafo segundo y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este pleno, la siguiente: ***“Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el cual se exhorta respetuosamente a la persona Titular del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, para que de conformidad con sus funciones, atribuciones y de acuerdo con su suficiencia presupuestal realice un estudio pormenorizado donde se evalué la viabilidad de recorrer los torniquetes en algunas estaciones de la línea 12, para que funcionen como un cruce libre y seguro de peatones de un lado a otro de la Avenida Tláhuac”***. Lo anterior, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES

Con base en el Decreto de Creación publicado en abril de 1967 y vigente en julio de 2007. El STC es un Organismo Público Descentralizado, cuyo objeto es la operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios

de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.

MISIÓN

Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.

VISIÓN

Lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

DECLARACIÓN DE VALORES DEL STC

- 1.- **Cortesía:** Como distintivo de nuestros servicios.
- 2.- **Lealtad:** Con nuestras instituciones y con nuestros usuarios.
- 3.- **Respeto:** A la opinión y requerimientos de nuestros usuarios.
- 4.- **Equidad:** Para impedir cualquier forma de discriminación.
- 5.- **Disciplina:** Para la aplicación de nuestros recursos.
- 6.- **Probidad:** En el ejercicio de nuestras responsabilidades.
- 7.- **Responsabilidad:** Para la operación de nuestros programas.
- 8.- **Disponibilidad:** Para la capacitación tecnológica continua y permanente.
- 9.- **Creatividad:** En la búsqueda de la excelencia.

10.- **Pertenencia:** Con amor a nuestra fuente de trabajo.

11.- **Pasión:** Por nuestra Ciudad y por México. ¹

La construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano (Metro, como se le conoce coloquialmente) tardó un par de años en realizarse. La primera piedra fue colocada el 19 de junio de 1967, meses después del decreto, pero no fue sino hasta el 4 de septiembre de 1969 que el transporte inició sus operaciones. La obra tuvo un costo de 2,530 millones de pesos.

“Desde sus orígenes el Metro fue concebido como la ‘base de un sistema complejo de transporte masivo de la ciudad’. Más tarde, a finales de los años setenta, se concebía como la ‘columna vertebral’ del sistema de transportación y como un factor importante para desincentivar el uso del auto particular. La evolución real del impacto del Metro en la transportación metropolitana fue muy diferente de las ideas previas,” apuntan los investigadores Ovidio González Gómez y Bernardo Navarro Benítez en el artículo El Metro de la Ciudad de México: Desarrollo y perspectiva.

Según cifras divulgadas por el STC-Metro², durante el 2018 se movieron 1,647 millones 475 mil 013 usuarios y los viajes de todas las líneas sumaron 44 millones 075 mil 690.54 de kilómetros recorridos en los 365 días que dio servicio. La estación con menor afluencia fue Deportivo 18 de marzo de la Línea 6, que fue visitada por 681 mil 350 usuarios; en cambio, por Pantitlán de la Línea A pasaron casi 40 millones 850 mil 325 usuarios.

Hoy día existen 12 líneas del metro repartidas a lo largo y ancho de la Ciudad de México. Su red cubre más de 226 kilómetros de recorrido y pasa por 195 estaciones.

¹<https://www.metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de>

Las autoridades de la CDMX estiman que a lo largo del 2018 se consumieron 786 millones 772 mil 431 kilowatts en su operación.

La iconografía de las estaciones fue creada por un grupo de expertos “tanto nacionales como internacionales, entre los que destacó Lance Wyman como director de diseño y dos mexicanos, Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo. Todos ellos trabajaron juntos en el ISTME, Ingenieros en Sistemas de Transporte Metropolitano, que tenía la responsabilidad de la arquitectura, el diseño de los trenes y las estaciones, bajo la coordinación del arquitecto Pedro Ramírez Vázquez”, detalla el Gobierno de la CDMX en el sitio web dedicado al Metro.

“Con la experiencia del éxito de los logotipos que se usaron en los Juegos Olímpicos de 1968, de los que Lance Wyman había sido el creador, se acudió al mismo estilo, adecuándose sustantivamente: El nombre y logo de la estación debía tener referencia inmediata al lugar de la misma, ya fuera un lugar histórico, de un barrio o identidad circunvecina, de personajes ilustres, etc. El nombre debía ser de una sola palabra en concordancia con el logotipo (propiamente pictograma) e independiente de su mismo nombre para las personas que no supieran leer o los mismos extranjeros,” agregan.

Aunque la UNAM no participó directamente en el proyecto de construcción, sus miembros se han involucrado de otras maneras con el proyecto de movilidad. Por ejemplo, en 1958, un grupo universitario presentó un proyecto para crear un monorriel en la capital del país que, aunque no se concretó, sirvió como antecedente al Sistema de Transporte que usamos actualmente.²

²<https://www.gaceta.unam.mx/el-metro-de-la-ciudad-de-mexico-cumple-50-anos/>

Las estaciones del metro pueden ser cruces libres y seguros, muestra de ello es la línea 2 del metro, en el tramo que corre sobre Calzada de Tlalpan, como se detalla en la siguiente nota periodística.

Anuncian paso gratis en Metro sobre Tlalpan

La intención es que estén abiertos las 24 horas del día; cambian ubicación de torniquetes para abrir acceso



Las opciones para cruzar a pie la calzada de Tlalpan en el tramo de San Antonio Abad a Tasqueña son pocas e inseguras, por lo que el Sistema de Transporte Colectivo Metro empezó en la estación General Anaya de la línea 2 un proyecto para permitir el paso sin costo por los puentes peatonales que tiene este transporte en el trayecto mencionado de la avenida.

Las estaciones del tramo superficial de la línea 2 se encuentran en medio de la calzada de Tlalpan y para acceder a ellas tienen pasos elevados que conectan ambos extremos de la vialidad, pero para utilizarlos hay que pagar los cinco pesos que cuesta un pasaje del Metro, debido a que los torniquetes de cobro también están en los extremos.

En un recorrido, ayer se observó que la estación general Anaya es la primera en la que las personas ya pueden cruzar este puente sin necesidad de pagar. Para ello

Plaza de la Constitución No. 7, Col. Centro Histórico, Alcaldía Cuauhtémoc. Ciudad de México; C.P. 06000
Tel. 51 30 19 00 Ext. 2225

las autoridades recorrieron los torniquetes a la parte alta de las estaciones justo en las escaleras que sirven para descender a los andenes.

Además, con estructuras metálicas y cristales delimitaron en esta planta alta el paso para quienes desean atravesar de un lado a otro de la calzada. “La idea es que funcione las 24 horas, es lo que se está probando”, comentó un oficial de la estación General Anaya respecto al horario de servicio que tendrán los pasos elevados.

La obra generó sorpresa y confusión entre usuarios del Metro, quienes buscaban por donde acceder a los andenes y, a su vez, generó opiniones encontradas sobre su utilidad.

Rosalinda Rosales consideró que quedó poco espacio para moverse hacia los torniquetes, debido a la delimitación del pasillo para cruzar de un lado a otro.

“Hay estaciones como Ermita donde en las mañanas la cantidad de gente supera el espacio (...) llega el punto en que se llega a llenar el paso a la estación, entonces no sé qué tan ágil vaya a ser pasar por los torniquetes en horas pico”, comentó y añadió que otra opción para cruzar son los puentes que hay en la calle y los túneles o bajopuentes peatonales, los cuales le dan miedo.

El señor Carlos dijo que la obra “en materia de seguridad está bien porque los puentes en la calle son peligrosos, ha habido muchos asaltos”.

También se observó que en las estaciones Nativitas y Portales se han colocado estructuras metálicas para reacondicionar los accesos de las estaciones y permitir el paso libre para atravesar la avenida.

La línea 2 del Metro tiene 24 estaciones, de las cuales 10 corren de forma superficial sobre calzada de Tlalpan y desde su construcción ha representado una complicación para pasar de un lado a otro de la vialidad.

“Construir L2 del @MetroCDMX a nivel de calle en el tramo de Tlalpan creó una gran barrera urbana. Hoy Metro está cambiando ubicación de torniquetes para que estaciones puedan funcionar como pasos peatonales gratis y seguros”, comentó en Twitter el subsecretario de Planeación de la Secretaría de Movilidad, Rodrigo Díaz.

3

II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La Avenida Tláhuac es una importante vialidad al oriente de la capital, y la llegada de la línea 12 también conocida como la línea dorada, trajo consigo el retiro de los puentes peatonales que existían sobre dicha vialidad, dejando con ello a su suerte a los miles de ciudadanos que transitan sobre dicha avenida y que necesitan cruzarla, tal situación ha traído diversos accidentes los cuales en ocasiones han costado la vida a los transeúntes.

Muere hombre al ser atropellado en avenida Tláhuac. ⁴

Atropellan una mujer en avenida Tláhuac y su hijo sobrevive de milagro. ⁵

Es claro que los cruces en los semáforos no son suficientes y replicando lo hecho en la línea 2, sobre calzada de Tlalpan se propone que de la estación Zapotitlan a la estación Culhuacán se vuelvan las estaciones cruces seguros, libres y gratuitos para todas las personas que así lo requieran, con esto no solo se ayudaría a una mejor movilidad sino se contribuye a ponderar y poner siempre en la cúspide de la pirámide a los peatones que en muchas ocasiones arriesgan su vida por cruzar una

³ <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/anuncian-paso-gratis-en-metro-sobre-tlalpan/>

⁴ <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/muere-hombre-al-ser-atropellado-en-avenida-tlahuac/1412351>

⁵ <https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/cdmx-atropellan-una-mujer-en-avenida-tlahuac-y-su-hijo-se-salva-milagro>

calle o como se dice deben estar toreando a los carros y motos que transitan por dicha vialidad.

III.- CONSIDERANDOS

PRIMERO.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en sus artículo 4 párrafo 17, lo siguiente:

"Artículo 4.-...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, en sus artículos 3, 4, 12, establecen lo siguiente:

"Artículo 3 De los principios rectores

1. La dignidad humana es principio rector supremo y sustento de los derechos humanos. Se reconoce a toda persona la libertad y la igualdad en derechos. La protección de los derechos humanos es el fundamento de esta Constitución y toda actividad pública estará guiada por el respeto y garantía a éstos.

2. La Ciudad de México asume como principios:

a) El respeto a los derechos humanos, la defensa del Estado democrático y social, el diálogo social, la cultura de la paz y la no violencia, el desarrollo económico sustentable y solidario con visión metropolitana, la más justa distribución del ingreso, la dignificación del trabajo y el salario, la erradicación de la pobreza, el respeto a la propiedad privada, la igualdad sustantiva, la no discriminación, la inclusión, la accesibilidad, el diseño universal, la preservación del equilibrio ecológico, la protección al ambiente, la protección y conservación del patrimonio cultural y

natural. Se reconoce la propiedad de la Ciudad sobre sus bienes del dominio público, de uso común y del dominio privado; asimismo, la propiedad ejidal y comunal;

b) La rectoría del ejercicio de la función pública apegada a la ética, la austeridad, la racionalidad, la transparencia, la apertura, la responsabilidad, la participación ciudadana y la rendición de cuentas con control de la gestión y evaluación, en los términos que fije la ley; y

c) La función social de la Ciudad, a fin de garantizar el bienestar de sus habitantes, en armonía con la naturaleza.

3. El ejercicio del poder se organizará conforme a las figuras de democracia directa, representativa y participativa, con base en los principios de interés social, subsidiariedad, la proximidad gubernamental y el derecho a la buena administración.

Artículo 4 Principios de interpretación y aplicación de los derechos humanos

A. De la protección de los derechos humanos

1. En la Ciudad de México las personas gozan de los derechos humanos y garantías reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados e instrumentos internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las normas generales y locales.

2. Los derechos pueden ejercerse a título individual o colectivo, tienen una dimensión social y son de responsabilidad común.

3. Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, están obligadas a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

4. Las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad.

5. Las autoridades deberán prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos.

...

Artículo 12. Derecho a la Ciudad

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.

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.” (Sic).

IV.PUNTOS RESOLUTIVOS

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución.

ÚNICO.- *Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el cual se exhorta respetuosamente a la persona Titular del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, para que de conformidad con sus funciones, atribuciones y de acuerdo con su suficiencia presupuestal realice un estudio pormenorizado donde se evalué la viabilidad de recorrer los torniquetes en algunas estaciones de la línea 12, para que funcionen como un cruce libre y seguro de peatones de un lado a otro de la Avenida Tláhuac.*



Dado en el Palacio Legislativo de Donceles de la Ciudad de México, a los 26 días del mes de Septiembre de 2024.

A T E N T A M E N T E

**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE ESPINOSA
DE LOS MONTEROS GARCÍA.**

LTG/DAAC

Título	PA_torniquetes_L12
Nombre de archivo	PA_torniquetes_L12.pdf
Id. del documento	ab96e983a2a193953d9bfa551b1d3a8314fef820
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	23 / 09 / 2024 23:35:48 UTC	Enviado para firmar a adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 187.229.32.34
 VISTO	23 / 09 / 2024 23:35:54 UTC	Visto por adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.229.32.34
 FIRMADO	23 / 09 / 2024 23:36:17 UTC	Firmado por adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.229.32.34
 COMPLETADO	23 / 09 / 2024 23:36:17 UTC	Se completó el documento.



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO

morena

Ciudad de México a 25 de septiembre de 2024

CCDMX/IIIL/MAME/0011/2024

DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA.
PRESIDENTA DE LA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E.

El suscrito, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, me permito solicitar en tiempo y forma la suscripción de la PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL CUAL SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE DE CONFORMIDAD CON SUS FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y DE ACUERDO CON SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL REALICE UN ESTUDIO PORMENORIZADO DONDE SE EVALÚE LA VIABILIDAD DE RECORRER LOS TORNQUETES EN ALGUNAS ESTACIONES DE LA LÍNEA 12, PARA QUE FUNCIONEN COMO UN CRUCE LIBRE Y SEGURO DE PEATONES DE UN LADO A OTRO DE LA AVENIDA TLÁHUAC; enlistada en el orden del día de la sesión ordinaria de fecha 26 de septiembre de 2024.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

S U S C R I B E

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

*Recibi
Cecilia Haro
26/09/24
10:55*