



**morena**

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE  
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ  
PRESIDENTE 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, 4° fracción XXXVIII, 13 fracciones IX y XV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción XXXVIII, 100, 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este Pleno, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LAS 16 ALCALDÍAS TODAS DE LA CIUDAD DE MEXICO, Y DE ACUERDO CON SUS FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y DE ACUERDO CON SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, LLEVEN A CABO LOS TRABAJOS DE BALIZAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL EN LAS PRINCIPALES CALLES Y AVENIDAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y ASÍ DISMINUIR LOS ACCIDENTES PEATONALES Y VEHICULARES.**

Lo anterior, al tenor de los siguientes:



## **I. ANTECEDENTES.**

Con el crecimiento de las ciudades, las carreteras y la aparición de los vehículos automotores fue necesaria la regulación en torno a estas formas y estilos de transportación. La seguridad vial se convirtió en una variable indispensable para contar con un tránsito más confiable y estable en la Ciudad de México, por supuesto, también requirió de leyes, reglamentos, propuestas y métodos.

La aparición del automóvil en México data de 1895, cuando Fernando de Teresa adquirió un vehículo de importación desde Toulon, Francia, el cual habría de estrenar en calles del centro de la ciudad, a la notable velocidad de 16 kilómetros por hora.

Tan solo un año después, Alexander Byron Mohler y William P. de Gress, construyeron artesanalmente el primer automóvil en México, y en poco tiempo se incrementó la importación de automotores de diferentes marcas.

Como era de esperarse, la presencia del nuevo medio de transporte fue de enorme atractivo y se comenzaron a organizar excursiones a zonas consideradas lejanas como Tlalpan y Xochimilco, y más adelante Cuernavaca, Teotihuacan o Puebla, e incluso desfiles de vehículos adornados durante la llamada “Fiesta Floral” en la Alameda Central.

El frenesí por este nuevo medio y la vecindad con los Estados Unidos, considerado el mayor consumidor del mundo, originó que México se convirtiera en el tercer comprador de automotores del planeta a principios del siglo pasado.

Esto encaminó al Presidente Porfirio Díaz a crear el primer Reglamento de Tránsito en el país, el cual, permitía que automovilistas alcanzaran una velocidad máxima de 10 km/h en calles estrechas o muy transitadas, y hasta 40 km/h en las demás.



A partir de entonces, fue imprescindible contar con una regulación constante en la materia, surgieron múltiples reglamentos y normas que al paso de los años fueron siendo adecuadas a las especificaciones y potencias de los vehículos, a su tamaño y alcance.

Durante el gobierno de Venustiano Carranza, se emitió la Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, la cual, fue expedida en agosto de 1931, año en el cual, también surgió la Policía Federal de Caminos con la misión de vigilar el tránsito de vehículos en los caminos federales.

En cuanto a la señalética (balizamiento), casi desde que se inició la construcción de caminos, las señales de tránsito siguieron las normas usadas en los Estados Unidos, sin embargo, en México, varias entidades federativas iniciaron ese sistema, con ligeras modificaciones, razón por lo cual a mediados del siglo pasado y dada la falta de un acuerdo nacional, existía una gran variedad de señales, entre las que prevalecían las del los Estados Unidos y las propuestas por la ONU.

Como consecuencia de ese hecho y con la finalidad de homologar los señalamientos de tránsito, el Gobierno de México consideró conveniente elaborar una obra relativa a los dispositivos para el control del tránsito en calles y caminos.

La finalidad de ese documento sería doble: por una parte, México se adhería a un movimiento internacional que permitía facilitar el tránsito entre los países del continente mediante un sistema de fácil comprensión, independientemente del idioma y, por otra parte, buscaba lograr la uniformidad y efectividad de señales en todo el país.

Es así como la Secretaría de Obras Públicas en conjunto con otras dependencias gubernamentales y organismos, formaron una comisión mixta y como resultado, se produjo la primera norma nacional en cuanto a dispositivos para el control del tránsito en calles y caminos.



**morena**

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE  
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



En la década de los 80's se realizaron modificaciones a los sistemas de señalización vial, fundamentalmente en las dimensiones de las señales, en función del ancho de la corona del camino, al uso de un círculo inscrito en lámina cuadrada para señales restrictivas, así como al color naranja en los dispositivos para protección en obra, incluso nuevos símbolos y la adecuación sobre los semáforos.

Todas estas acciones y leyes han dado cuerpo a la seguridad vial en nuestro país. En la actualidad, se busca la forma de que todas las personas que transitan por la vía pública lo hagan de una manera segura para reducir los accidentes de tránsito. Los pasos peatonales, ciclovías, semáforos auditivos así como otros dispositivos, son parte de las acciones para lograr este cometido.

Asimismo, en las carreteras se han implementado dispositivos con el fin de hacer los caminos más seguros, y por supuesto, este tránsito también se encuentra regulado mediante el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, siendo la Guardia Nacional la responsable de hacerlo valer para mantener el orden en estos espacios.

Es necesario mencionar que los reglamentos y dispositivos de seguridad son tan importantes como la conciencia que cada persona haga respecto al tema; transitemos responsablemente sin importar el medio en que nos movamos. Como lo hemos mencionado en varias ocasiones, la seguridad vial depende de todas y todos.

## **II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA**

El 33% de las muertes en accidentes de tránsito del país se concentra en 35 municipios de 19 entidades, por lo que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Secretaría de Salud (SSA) hicieron un llamado para que se reforzaran las políticas preventivas, en especial para la protección de peatones y ciclistas.



En varias alcaldías de la capital del país se han reducido los accidentes y las víctimas, mientras que en la zona conurbada y la zona limítrofe con el Estado de México, han aumentado.

En la Ciudad de México, la cuenta mortal fue de 203, mientras que en San Luis Potosí se registraron 131 fallecimientos. Con respecto al año anterior, se registra un incremento de 0.9%

Es evidente reorientar los esfuerzos sobre la situación de la seguridad vial, puesto que señala que 65.4% de las víctimas de accidentes en calles y carreteras son peatones, motociclistas y ciclistas.

En comparación con 2023, se presenta una reducción de víctimas, puesto que en ese año se habían registrado 353 muertes.

En la Ciudad de México se presentó el fenómeno de más accidentes, menos víctimas, si bien el número de accidentes de tránsito en la capital del país repuntó en 2020, luego de cuatro años consecutivos a la baja, el número de víctimas disminuyó 10.5%.

Según los datos más recientes del INEGI y la SSA sobre los percances viales en zonas urbanas y suburbanas de la Ciudad de México, el año pasado se reportaron 12 mil 321 siniestros viales (un promedio de 34 diarios), cifra 7.6% mayor a los 11 mil 449 percances observados un año antes. Dicha tasa fue superior al incremento de 2.1% registrada a nivel nacional.

En cuanto a fallecimientos causados por esos accidentes, la Ciudad de México registró en el mismo lapso 203 víctimas. Un año antes, el número fue más alto: 227 afectados.



El repunte de los incidentes viales en la capital del país fue resultado, en parte, del dinamismo en el número de vehículos automotores que operan en la ciudad y que tiende a rebasar la capacidad vial de esta urbe a determinadas horas y días de la semana. El parque vehicular reportó un crecimiento de 3.6% promedio anual desde 2010 para llegar a 5.4 millones de unidades al cierre del año pasado.

Del total de accidentes de tránsito reportados en la Ciudad de México, 193 (1.6%) tuvo carácter fatal, en los cuales una o más personas fallecieron en el lugar del evento; mil 859 (15.1%) no fue fatal; es decir, fueron los percances en los cuales una o más personas resultaron con lesiones, mientras que los 10 mil 269 accidentes restantes (83.3%) sólo se reportaron daños materiales a los vehículos. A pesar de que el número de accidentes fue mayor, el número de víctimas de tránsito en la capital del país disminuyó respecto al año anterior, debido a que en la mayoría de los casos sólo se reportaron daños.

Durante 2021 el número de personas afectadas, entre fallecidos y heridos ascendió a 2 mil 582, cifra 15.3% inferior a los 3 mil 52 reportados un año antes.

Del total de las víctimas por incidentes de tránsito, 203 fallecieron, de los cuales 122 (60%) eran peatones; y 2 mil 381 resultaron heridos en los percances, de los cuales la mayor parte, mil 58 (44%), fueron los propios conductores.

Entre las alcaldías donde se concentra el mayor número de accidentes de tránsito de la Ciudad de México destacan: Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero, ambas con 19.7% del total de los incidentes; les siguen Iztapalapa, 19.2%; Miguel Hidalgo, 8.9%, y Coyoacán, con 8.1%.



Estas cinco localidades concentran 56.6% de los percances de las 16 alcaldías que comprenden la capital y las que tienen el menor número son: Milpa Alta, con 0.7% del total; Cuajimalpa y la Magdalena Contreras, con 1.4% respectivamente; Tláhuac, 1.6%, y Xochimilco, con 1.9%.

Como podemos observar los índices de accidentes son alarmantes, por lo que es necesario implementar estrategias y acciones que ayuden a disminuir estas cifras; en este contexto, el presente punto de acuerdo exhorta respetuosamente a las instancias correspondientes, con la finalidad de llevar a cabo los trabajos de balizamiento horizontal y vertical.

### **III.- CONSIDERANDOS.**

**PRIMERO.** - La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4o, párrafo veintiuno, que a la letra dice:

*“Artículo 4o.- La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de las familias. El Estado garantizará el goce y ejercicio del derecho a la igualdad sustantiva de las mujeres.*

...

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

**SEGUNDO.** - La Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 7, numeral 1, que a la letra dice:

*“ARTÍCULO 7 CIUDAD DEMOCRÁTICA.*

*Derecho a la buena administración pública*



**morena**

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE  
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



*1. Toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.” (Sic)*

**TERCERO.** - De la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México, en su artículo 29, fracciones II Y III, que establece:

“Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

...

II. Obra pública y desarrollo urbano;

III. Servicios públicos;

...” (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.

**UNICO. – PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LAS 16 ALCALDÍAS TODAS DE LA CIUDAD DE MEXICO, Y DE ACUERDO CON SUS FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y DE ACUERDO CON SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, LLEVEN A CABO LOS TRABAJOS DE BALIZAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL EN LAS PRINCIPALES CALLES Y AVENIDAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y ASÍ DISMINUIR LOS ACCIDENTES PEATONALES Y VEHICULARES.**

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 28 días del mes de abril de 2026.

ADRIANA  
ESPINOSA  
69E18E18B40D10C54E5F4

**ATENTAMENTE**

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

AMGEMG/LTG/JFOR.

Certificado de firma 22/04/2026 11:48

Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado
<b>Identificador:</b> 69E90906FF34BE26B97D37F0 <b>Nombre y extensión:</b> P.A. BALIZAMIENTO 22 ABRIL 26.pdf <b>Descripción:</b> <b>Cantidad de páginas:</b> 3 <b>Estado:</b> Firmado <b>Firmantes:</b> 1 <b>Huella digital del contenido del documento original:</b> <small>1a76deb2f51fe993fa21712990735c9020149bff424aa856ee08d82ac440614c</small> <b>Huella digital del contenido del documento firmado:</b> <small>e54d34aadf351fa612e607fc6ed4b0b425a92ae621e962bd2fdadca43a97cdc3</small>	<b>Nombre:</b> Adriana Maria Guadalupe Espinosa De Los Monteros Garcia <b>Compañía:</b> SR LUZ SA DE CV <b>Correo electrónico:</b> adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx <b>Teléfono:</b>  <b>Dirección IP:</b> 2806:2a0:426:8e2d:95b9:892b:889e:a379  <b>Fecha y hora de emisión</b> <b>(America/Mexico_City):</b> 22/04/2026 11:44

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
<b>Fecha de emisión:</b> 22/04/2026 17:48:24 UTC (22/04/2026 11:48:24 Hora local de la Ciudad de México) <b>Nombre y extensión:</b> <small>169f2102-73eb-4da8-b391-3695c252ee8b.cons</small> <b>Huella digital contenida en la constancia:</b> <small>e54d34aadf351fa612e607fc6ed4b0b425a92ae621e962bd2fdadca43a97cdc3</small>	<b>Prestador de Servicios de Certificación (PSC):</b> PSC WORLD S.A. DE C.V. <b>Certificado PSC válido desde:</b> 2017-07-19 <b>Certificado PSC válido hasta:</b> 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. ADRIANA ESPINOSA		
Atributos	Firma	Fecha
<b>Tipo de actuación:</b> Por su Propio <b>Derecho</b> <b>Compañía:</b> <b>Método de notificación:</b> Correo <b>Correo:</b> <small>adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx</small> <b>Teléfono:</b> <b>Emisor de la firma electrónica:</b> <small>Dibujada en dispositivo</small> <b>Plataforma:</b> <a href="https://app.con-certeza.mx">https://app.con-certeza.mx</a>	ID: 69E909E14BA98D166C54E5E8 IP: 2806:2a0:426:8e2d:95b9:892b:889e:a379 	<b>Enviado:</b> 22/04/2026 11:46:46 <b>Aceptó Aviso de Privacidad:</b> 22/04/2026 11:48:17 <b>Visto:</b> 22/04/2026 11:48:17 <b>Confirmado:</b> 22/04/2026 11:48:18.199 <b>Firmado:</b> 22/04/2026 11:48:18.2

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

