



DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
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, diputado local Ernesto Villarreal Cantú, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo 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 QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS; DE MOVILIDAD; DE GESTIÓN INTEGRAL DEL AGUA, Y DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS Y PROTECCIÓN CIVIL DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, EN COORDINACIÓN CON LOS ORGANISMOS DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO Y METROBÚS Y DEMÁS AUTORIDADES COMPETENTES, REALICEN ESTUDIOS TÉCNICOS INTEGRALES, IMPLEMENTEN MEDIDAS INMEDIATAS DE SEGURIDAD Y FORMULEN SOLUCIONES ESTRUCTURALES PARA ATENDER LOS HUNDIMIENTOS DIFERENCIALES Y DESNIVELES EXISTENTES EN LA INTERSECCIÓN DE EJE 3 ORIENTE Y CALZADA IGNACIO ZARAGOZA, ASÍ COMO EN AVENIDA OCEANÍA, AVENIDA CONGRESO DE LA UNIÓN Y OTROS PUNTOS DE LA RED VIAL PRIMARIA QUE PRESENTEN CONDICIONES SEMEJANTES**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La Ciudad de México se encuentra asentada, en una parte considerable de su territorio, sobre depósitos lacustres de la antigua cuenca de México, integrados por materiales arcillosos altamente compresibles. Esta condición geológica, combinada con la extracción histórica y sostenida de agua del subsuelo, ha provocado la



compactación progresiva de diversos estratos y el hundimiento paulatino de distintas zonas de la capital.¹

El fenómeno no ocurre de manera uniforme. Las características del subsuelo y las variaciones en la compactación ocasionan que unas zonas desciendan con mayor rapidez que otras, dando lugar a hundimientos diferenciales que pueden afectar edificaciones, vialidades, redes de agua potable y drenaje, puentes, viaductos, estaciones y demás infraestructura urbana.²

Una de las manifestaciones que puede presentarse ocurre cuando una estructura apoyada en estratos profundos mantiene un comportamiento distinto al del terreno circundante y a la superficie de rodamiento. Esta diferencia puede generar desniveles, escalones, lomas, vados, inclinaciones y transiciones abruptas que afectan la seguridad vial y la funcionalidad de los carriles.

Por ello, una deformación de esta naturaleza no necesariamente puede resolverse mediante la colocación de nuevas capas de asfalto. La repavimentación puede mejorar temporalmente la superficie de rodamiento, pero no corrige por sí misma las causas que pudieran estar relacionadas con el comportamiento del subsuelo, los rellenos, las redes hidráulicas o la interacción con estructuras próximas.³

En la intersección de Eje 3 Oriente y Calzada Ignacio Zaragoza se observa un desnivel considerable en la superficie de rodamiento, particularmente en el retorno

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Subsidencia detectada con técnicas satelitales”, disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/subsidencia/>; e Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, *Subsidencia de la Ciudad de México: un proceso centenario insostenible*, Serie Investigación y Desarrollo, 2016, disponible en: https://series.iingen.unam.mx/ojs/index.php/series_ii/article/view/16/0

² Enrique Cabral Cano, Oscar Díaz Molina y Hugo Delgado Granados, “Subsidencia y sus mapas de peligro: un ejemplo en el área nororiental de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, *Boletín de la Sociedad Geológica Mexicana*, vol. 63, núm. 1, 2011, pp. 53-60, disponible en: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-33222011000100005&script=sci_arttext.

³ Cfr. Centro Nacional de Prevención de Desastres, *Guía de prevención: hundimiento y agrietamiento*. Fascículo, 2021, pp. 20-22, disponible en: https://www1.cenapred.unam.mx/DIR_INVESTIGACION/2022/XLI/DS/2021_Guia_de_Preencion_Hundimiento_y_Agrietamiento_Fasciculo.pdf y Gabriel Auvinet y Jesús Sánchez, “Mitigación de deformaciones inducidas por las grietas del suelo de la Ciudad de México”, Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2019, disponible en: <https://www.iingen.unam.mx/es-mx/AlmacenDigital/Gaceta/GacetaJulio-Agosto2019/Paginas/deformacionesgrietassueloscdmx.aspx>



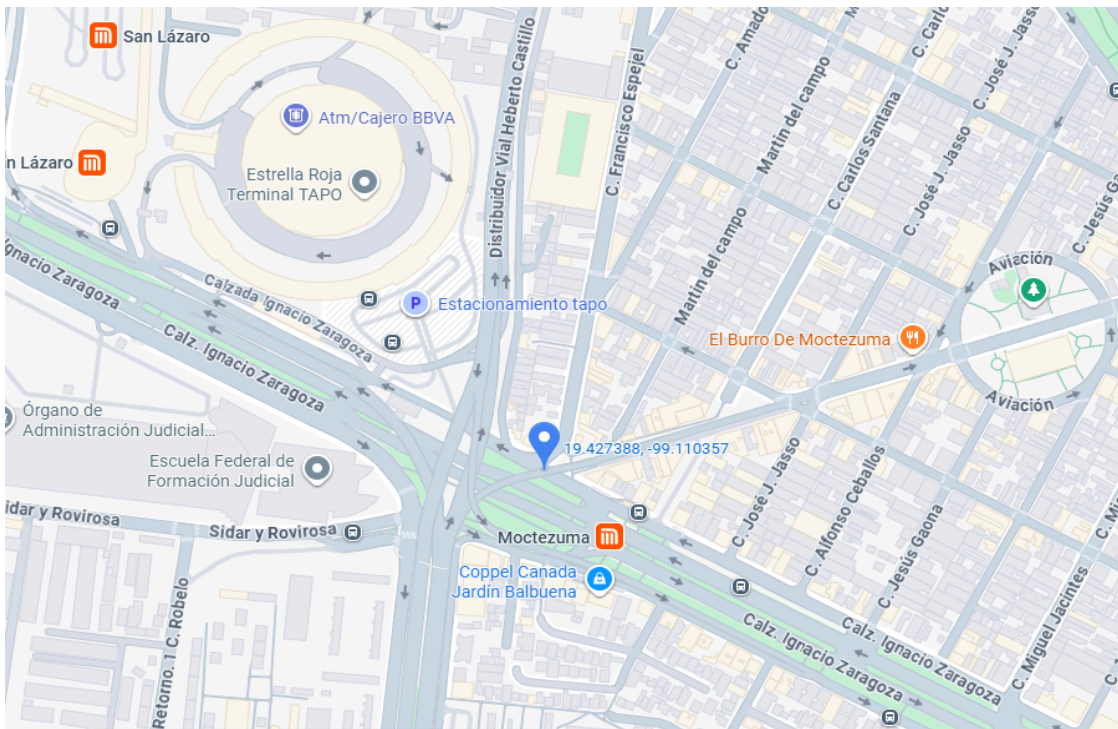
ubicado bajo el distribuidor vial Heberto Castillo, en la zona de transición entre Eje 3 Oriente, Calzada Ignacio Zaragoza y Avenida Oceanía.

El registro fotográfico permite advertir una diferencia de nivel entre la superficie de rodamiento y los elementos de la obra elevada, así como una deformación longitudinal que funciona como una loma o vado a nivel de calle. Esta observación acredita la existencia visible de la afectación, pero no sustituye un dictamen técnico ni permite atribuirle anticipadamente una causa determinada.



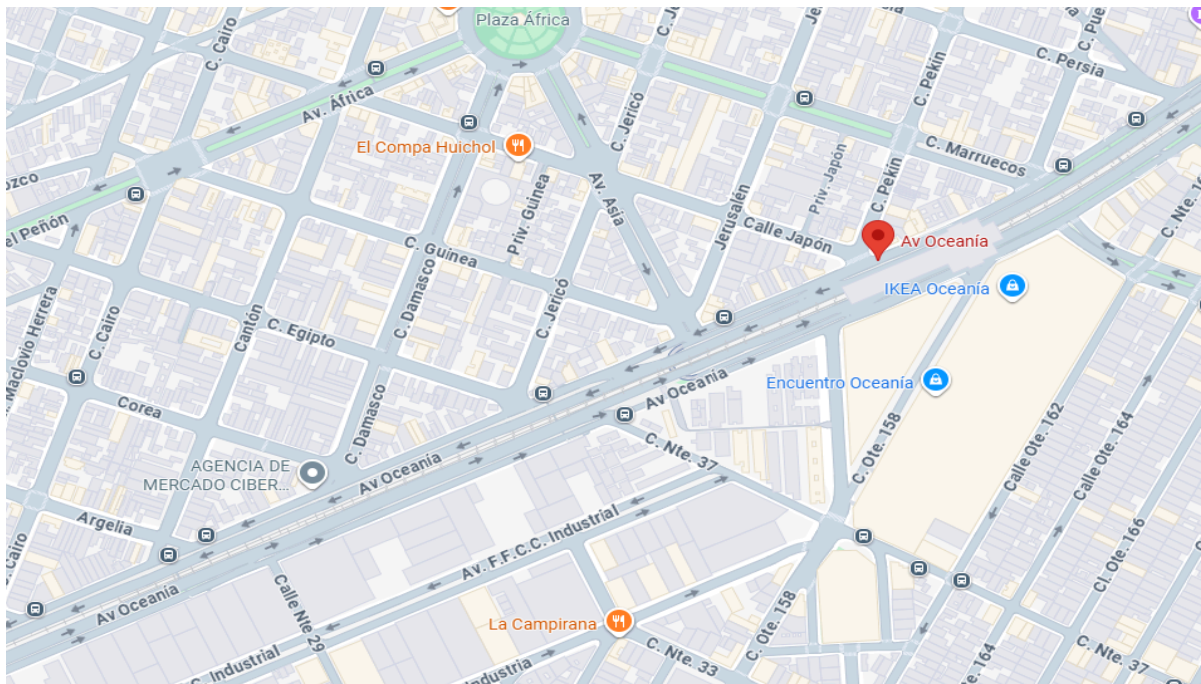


La afectación se encuentra en una intersección donde confluyen vialidades primarias, un retorno vehicular, transporte público, vehículos particulares, motocicletas, unidades de carga, infraestructura elevada y trayectorias peatonales.

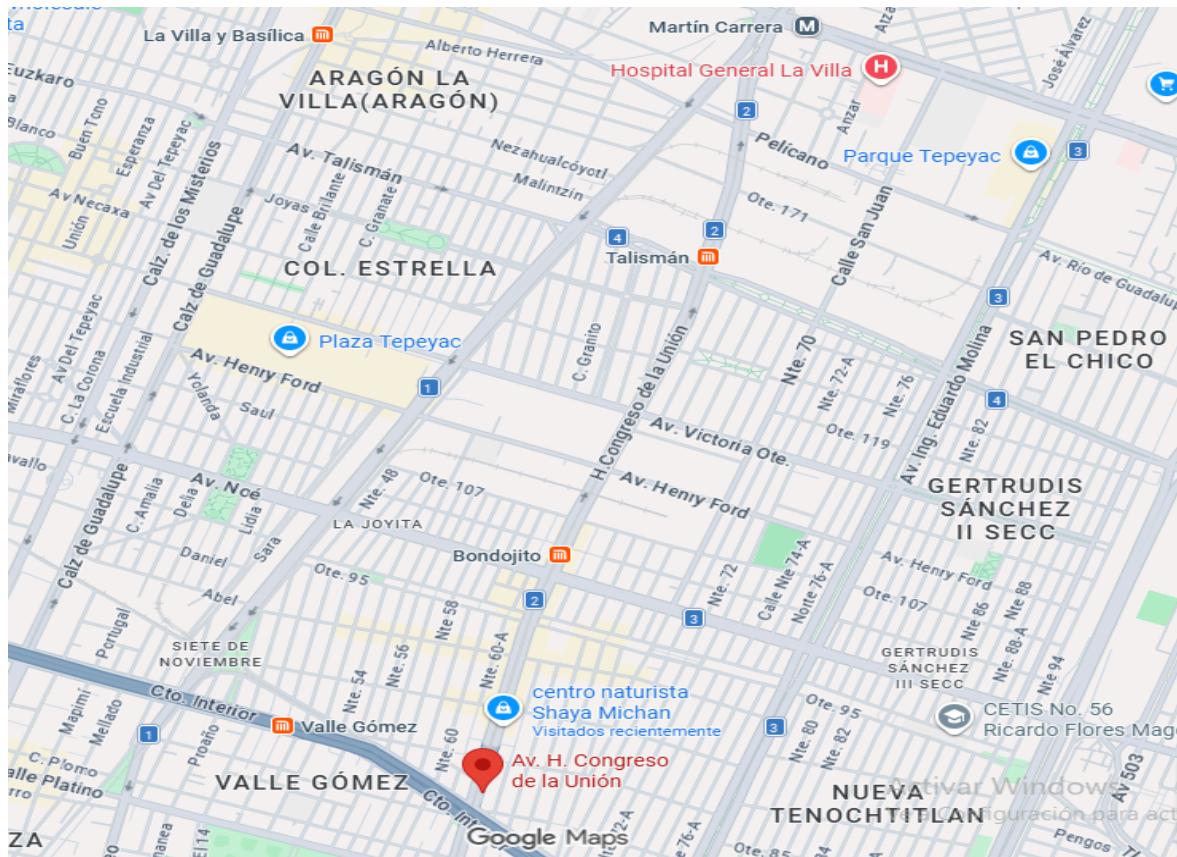


Ante el desnivel, las personas conductoras pueden verse obligadas a reducir repentinamente la velocidad o modificar su trayectoria para evitar la sección más pronunciada. Estas maniobras generan condiciones de riesgo, particularmente durante la noche, bajo la lluvia o cuando las personas usuarias desconocen la existencia de la deformación.

También se observan desniveles y deformaciones en distintos puntos de Avenida Oceanía, especialmente en tramos próximos a infraestructura elevada y accesos o descensos de puentes. La referencia cartográfica incorporada a esta proposición identifica el corredor general; corresponderá a la autoridad precisar mediante inspección la ubicación, extensión y características de cada afectación.



En Avenida Congreso de la Unión se han identificado igualmente cambios de nivel en la superficie de rodamiento, particularmente en tramos próximos a la infraestructura elevada de la Línea 4 del Sistema de Transporte Colectivo. En algunos puntos, estas deformaciones reducen la sección útil de los carriles y propician frenados o cambios de trayectoria. Lo anterior se señala sin prejuzgar sobre sus causas ni sobre las condiciones estructurales del viaducto.





Los puntos referidos constituyen casos visibles que requieren atención prioritaria, pero no agotan el problema existente en la Ciudad de México. La información cartográfica disponible muestra que la subsidencia presenta magnitudes diferenciadas en distintas zonas del territorio capitalino, mientras que documentos técnicos y antecedentes legislativos han advertido afectaciones en calles, inmuebles, redes hidráulicas y demás infraestructura urbana.⁴

Las afectaciones descritas tampoco deben confundirse automáticamente con baches convencionales. Mientras un bache supone principalmente el deterioro localizado de la carpeta asfáltica, los desniveles materia de esta proposición podrían estar relacionados con procesos más amplios o con la interacción de distintos elementos de la infraestructura. Determinar su origen y la forma adecuada de atenderlos requiere de los estudios correspondientes.

En consecuencia, esta proposición parte de dos necesidades complementarias: atender de manera prioritaria los sitios concretamente señalados e identificar otros puntos de la red vial primaria que presenten condiciones semejantes.

PROBLEMÁTICA

Los desniveles identificados en la intersección de Eje 3 Oriente y Calzada Ignacio Zaragoza, Avenida Oceanía y Avenida Congreso de la Unión afectan la seguridad y funcionalidad de vialidades relevantes para la movilidad de la zona oriente de la Ciudad de México.

Aunque los tres sitios presentan características distintas, comparten manifestaciones visibles: cambios abruptos de nivel, inclinaciones y deformaciones de la superficie de rodamiento que pueden ocasionar frenados imprevistos, maniobras evasivas, cambios de carril y pérdida parcial de la capacidad vial. Estas condiciones representan un riesgo especialmente importante para motociclistas y ciclistas, así

⁴ Milenio Digital. "Hundimientos en CDMX: dan menos de una década para alcanzar crisis". *Milenio*, 2021, <https://www.milenio.com/ciencia-y-salud/hundimientos-en-cdmx-dan-menos-de-una-decada-para-alcanzar-crisis>.



como para las personas peatonas o con discapacidad cuando resultan afectados cruces, banquetas o trayectorias accesibles.

La existencia de estas deformaciones no permite concluir, por sí misma, que todos los puntos tengan una causa común. En cada sitio pueden intervenir uno o varios factores relacionados con el subsuelo, los rellenos y terraplenes, el pavimento, las redes hidráulicas y de drenaje, las estructuras próximas o las condiciones de operación vial. Corresponde a las autoridades y especialistas determinarlo mediante los estudios pertinentes.

Esta precisión es importante porque la respuesta institucional no debe limitarse a reparar temporalmente la superficie. Cuando una deformación se reproduce o continúa evolucionando después de trabajos ordinarios de pavimentación, resulta necesario conocer sus causas y definir una intervención que reduzca efectivamente el riesgo y restituya condiciones adecuadas de seguridad y funcionalidad.

Mientras se realizan los estudios y se determinan las intervenciones procedentes, las autoridades deben adoptar las medidas preventivas y de mitigación necesarias para advertir a las personas usuarias, ordenar la circulación y reducir la posibilidad de accidentes. El tipo y alcance de estas medidas deberá definirse conforme a las condiciones de cada sitio.

La atención tampoco debe circunscribirse a los tres lugares señalados. Estos casos muestran la necesidad de que las autoridades identifiquen otros puntos de la red vial primaria donde existan desniveles o deformaciones semejantes, con el propósito de anticipar riesgos, establecer prioridades y orientar las acciones públicas.

El sentido de esta proposición es, por tanto, concreto: que los puntos reportados sean estudiados; que se adopten medidas inmediatas para proteger a quienes transitan por ellos; que los resultados conduzcan a intervenciones de fondo y no únicamente a



repavimentaciones superficiales, y que la experiencia permita prevenir y atender afectaciones semejantes en otras vialidades de la ciudad.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. 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. Asimismo, establece que las autoridades deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de dicho derecho, particularmente mediante el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de movilidad.

De igual manera, el artículo 14, apartado A, reconoce el derecho de toda persona a vivir en un entorno seguro y dispone que las autoridades deberán adoptar las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de fenómenos naturales o antropogénicos, así como atender los accidentes ocasionados por fallas en la infraestructura de la ciudad.

SEGUNDO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 5, establece que la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder, mediante los diferentes modos de transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios previstos en dicho ordenamiento, y dispone que el objeto de la movilidad será la persona.

Asimismo, el artículo 7 establece como principios de la política de movilidad la seguridad y la calidad, esta última entendida, entre otros elementos, como la obligación de mantener en buen estado los componentes del sistema de movilidad y proporcionar mantenimiento regular a éstos.



TERCERO. Que el artículo 12, fracciones V, IX, XII y XIII, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México faculta a la Secretaría de Movilidad para establecer políticas y normas para el uso adecuado de las vialidades y de la infraestructura de movilidad; realizar estudios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades; proponer alternativas para su mejor utilización, y diseñar y supervisar los elementos de señalización vial.

CUARTO. Que los artículos 42 y 43 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México prevén la formulación y aplicación coordinada del Programa Integral de Seguridad Vial, el cual debe contener un diagnóstico de la seguridad vial, identificar las condiciones de la infraestructura, los corredores y las intersecciones que presenten riesgos, así como establecer medidas de prevención, responsabilidades institucionales y mecanismos de evaluación y actualización.

Asimismo, el artículo 46, fracción IV, reconoce a las auditorías de movilidad y seguridad vial como instrumentos de planeación, mientras que el artículo 51 dispone que éstas son instrumentos preventivos y correctivos destinados a analizar la operación de las vialidades, identificar las medidas necesarias y evaluar los proyectos y obras relacionados con la movilidad.

QUINTO. Que los artículos 47 y 48 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México prevén la integración de sistemas de información con datos estadísticos, cartográficos y georreferenciados, así como su actualización periódica, a fin de apoyar la planeación y evaluación de las políticas de movilidad y seguridad vial.

SEXTO. Que el artículo 31 Bis de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México atribuye a la Secretaría de Gestión Integral del Agua la atención de las materias relacionadas con la gestión hídrica y la prestación de los servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y reúso de aguas residuales. Además, en sus fracciones I y IV la facultan para planear,



organizar, controlar y supervisar las obras y servicios hidráulicos, así como para formular y ejecutar obras relacionadas con los sistemas de drenaje y alcantarillado.

SÉPTIMO. Que el artículo 33, fracciones I, III, VII, VIII, IX y XXI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México faculta a la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil para formular y ejecutar políticas de prevención y reducción de riesgos; coordinar acciones transversales de gestión integral de riesgos; elaborar instrumentos técnicos y operativos de planeación; recopilar, clasificar y sistematizar información; investigar, estudiar y evaluar riesgos, peligros y vulnerabilidades, así como elaborar, operar, evaluar y actualizar el Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.

OCTAVO. Que el artículo 38 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México atribuye a la Secretaría de Obras y Servicios la atención de las materias relativas a las obras públicas, así como la planeación y ejecución de servicios urbanos e intervenciones en las vialidades primarias.

En particular, sus fracciones I, III, IV y VII le confieren atribuciones para planear, organizar y ejecutar obras y servicios en la red vial primaria; emitir normas para la planeación, ejecución y mantenimiento de obras públicas; construir, mantener y operar las obras públicas que correspondan, y realizar estudios técnicos de ingeniería.

NOVENO. Que el Sistema de Transporte Colectivo y Metrobús son organismos descentralizados de la Administración Pública de la Ciudad de México responsables, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, de la operación de servicios de transporte público, por lo que su participación resulta pertinente cuando las afectaciones se localicen en las inmediaciones de la infraestructura o instalaciones bajo su responsabilidad.



DÉCIMO. Que la información cartográfica publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía sobre la distribución espacial y magnitud de la subsidencia en la Ciudad de México da cuenta de la presencia de desplazamientos verticales diferenciados en distintas zonas del territorio capitalino.

Por su parte, los estudios y guías elaborados por el Centro Nacional de Prevención de Desastres señalan que el hundimiento regional y diferencial puede ocasionar deformaciones y agrietamientos del terreno, fallas en obras de ingeniería y afectaciones en los sistemas de agua potable y drenaje.

Asimismo, la literatura especializada sobre la subsidencia en la cuenca de México ha documentado que la variación espacial en las tasas de hundimiento puede producir asentamientos diferenciales y daños en edificaciones e infraestructura urbana.

DÉCIMO PRIMERO. Que la subsidencia es un fenómeno regional, acumulativo y espacialmente diferenciado, por lo que sus manifestaciones superficiales no necesariamente responden a una sola causa ni presentan las mismas características en todos los sitios.

En consecuencia, la observación de un desnivel o deformación no permite determinar por sí misma su origen, nivel de riesgo o forma de atención, pues estas cuestiones deben establecerse mediante los estudios que definan las autoridades y especialistas competentes.

DÉCIMO SEGUNDO. Que se han reportado desniveles, deformaciones y afectaciones en la superficie de rodamiento en puntos ubicados en el entorno de Eje 3 Oriente y Calzada Ignacio Zaragoza, Avenida Oceanía y Avenida Congreso de la Unión, cuyas ubicaciones se identifican en las referencias cartográficas y registros fotográficos que acompañan la presente proposición.



Estos puntos se localizan en vialidades relevantes para la movilidad de la zona oriente de la Ciudad de México y en áreas donde convergen infraestructura vial, instalaciones de transporte público y estructuras urbanas de distinta naturaleza.

La concurrencia de estos elementos, junto con el carácter regional y diferenciado de la subsidencia, justifica la realización de estudios que permitan determinar las causas y riesgos existentes, sin atribuir anticipadamente las afectaciones observadas a un fenómeno específico.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN CON LOS SIGUIENTES RESOLUTIVOS:

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las secretarías de Obras y Servicios; de Movilidad; de Gestión Integral del Agua, y de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil para que, en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo, Metrobús y las demás autoridades competentes, realicen los estudios técnicos necesarios para determinar las causas, el nivel de riesgo y las acciones requeridas para atender los hundimientos, desniveles y deformaciones existentes en:

- a) la intersección de Eje 3 Oriente y Calzada Ignacio Zaragoza, particularmente en el retorno ubicado bajo el distribuidor vial Heberto Castillo;
- b) los tramos afectados de Avenida Oceanía; y
- c) los tramos afectados de Avenida Congreso de la Unión, particularmente aquellos próximos a la infraestructura elevada de la Línea 4 del Sistema de Transporte Colectivo.



SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las autoridades señaladas para que, mientras se realizan los estudios y las intervenciones correspondientes, implementen en los puntos referidos las medidas preventivas de señalamiento, iluminación, balizamiento, reducción de velocidad, delimitación de carriles, protección peatonal, reordenamiento vial y demás acciones de mitigación que resulten necesarias para proteger la vida e integridad de las personas usuarias de la vía.

TERCERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las autoridades señaladas para que, conforme a los resultados de los estudios, dentro del ámbito de sus respectivas atribuciones y con base en su suficiencia presupuestaria, definan y lleven a cabo las acciones necesarias para mitigar los riesgos y atender de manera integral los hundimientos, desniveles y deformaciones identificados.

Asimismo, se les exhorta a procurar que las intervenciones atiendan las causas y efectos del problema, restituyan condiciones adecuadas de seguridad y funcionalidad en las vialidades y no se limiten exclusivamente a trabajos de repavimentación superficial.

CUARTO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las autoridades competentes para que identifiquen y atiendan otros puntos de la red vial primaria que presenten condiciones semejantes. Asimismo, solicita a la Secretaría de Obras y Servicios que, en coordinación con las demás autoridades señaladas, remita a esta soberanía, dentro de los noventa días hábiles siguientes a la recepción del presente instrumento, un informe sobre los tres sitios señalados en el



resolutivo primero, que dé cuenta de los estudios realizados o programados, las medidas inmediatas implementadas y las acciones previstas para atender los riesgos identificados, así como de los avances en la identificación de otros puntos de la red vial primaria que presenten condiciones semejantes.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los 24 días del mes de septiembre de 2026.

ATENTAMENTE

Ernesto Villarreal Cantú

DIP. ERNESTO VILLARREAL CANTÚ
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO

Certificado de firma		23/09/2026 11:32
Documento electrónico		Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral
Identificador: 6AB40CA1AA0824557D0F6C19	Nombre: Ernesto Villarreal Cantú	
Nombre y extensión: PPA_Hundimientos.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 16	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.146.156.177	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original: f297e778ec90558a6acade78b738fc755042f2e07ca26fe2b1c8f58bbba8944	(America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento firmado: 8cd4ae581e3d5db0a86f30f656bbeef28b15d1ffd52b87fc2bcf1ae0268c5481	23/09/2026 11:30	

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 23/09/2026 17:32:54 UTC (23/09/2026 11:32:54 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión: f420d80c-9dc2-4b2f-b003-2ee6e88f302e.cons	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
Huella digital contenida en la constancia: 8cd4ae581e3d5db0a86f30f656bbeef28b15d1ffd52b87fc2bcf1ae0268c5481	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10

Firmantes		
Firmante 1. Ernesto Villarreal Cantú		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AB40D3A3ACAC50C87013380	Enviado: 23/09/2026
Derecho	IP: 189.146.156.177	11:30:21
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 23/09/2026
Correo: ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx		11:32:42
Teléfono:		Visto: 23/09/2026 11:32:42
Emisor de la firma electrónica:	Firma con texto Ernesto Villarreal Cantú	Confirmado:
Dibujada en dispositivo		23/09/2026 11:32:43.363
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado: 23/09/2026 11:32:43.479

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

