



**CLAUDIA
MONTES DE OCA**
DIPUTADA

**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:

Quien suscribe, **CLAUDIA MONTES DE OCA DEL OLMO**, Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la 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 apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXXVIII, y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I, 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 A LA ALCALDÍA ÁLVARO OBREGÓN, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A CONVOCAR A UNA MESA DE TRABAJO CON AUTORIDADES DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO AUTÓNOMO DE MÉXICO (ITAM) Y VECINOS DE LA ZONA, A FIN DE ATENDER LA PROBLEMÁTICA DE CONGESTIONAMIENTO VIAL Y LAS AFECTACIONES A LA MOVILIDAD Y CALIDAD DE VIDA DE LOS RESIDENTES EN LAS CALLES ALEDAÑAS AL CAMPUS RÍO HONDO DEL ITAM, UBICADO EN LA COLONIA PROGRESO TIZAPÁN, DEMARCACIÓN TERRITORIAL ÁLVARO OBREGÓN**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La zona de San Ángel y Tizapán, ubicada al sur de la Alcaldía Álvaro Obregón, constituye un sector de gran relevancia histórica, urbana y cultural para la Ciudad de México. Su configuración actual es resultado de un largo proceso de transformación mediante el cual antiguos pueblos, barrios y zonas residenciales quedaron progresivamente integrados a la expansión urbana de la capital. A pesar de este



crecimiento, una parte importante de la zona conserva una traza caracterizada por calles estrechas, callejones, cerradas y vialidades locales que originalmente respondían a las necesidades de comunidades predominantemente habitacionales.

Dentro de este entorno se encuentra el Campus Río Hondo del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), ubicado en Río Hondo número 1, colonia Progreso Tizapán, Alcaldía Álvaro Obregón. La presencia de esta institución en la zona se remonta a 1978, año en que el ITAM trasladó su sede de Marina Nacional a las instalaciones de Río Hondo, iniciando una nueva etapa de expansión y consolidación institucional. Sin embargo, la relación entre el campus y su entorno residencial presentó tensiones prácticamente desde el inicio de sus actividades. Fuentes institucionales del propio ITAM, entre ellas publicaciones de la revista *Estudios* y textos vinculados con su Asociación de Exalumnos, han documentado la existencia de “serios conflictos con los vecinos de San Ángel” e inconformidades relacionadas con la instalación y operación de la institución en la zona.

A partir de su instalación en Río Hondo, el ITAM experimentó un crecimiento sostenido tanto en su matrícula como en su oferta académica. La institución, que había iniciado actividades en 1946 con apenas 52 estudiantes y alcanzado aproximadamente 500 en 1951, contaba para 1989 con más de 3 mil alumnos y para el año 2000 con una matrícula cercana a los 4 mil 500 estudiantes. Este crecimiento estuvo acompañado por una importante diversificación académica. Durante las décadas de 1980 y 1990 se incorporaron, entre otros programas, las licenciaturas en Derecho, en 1980; Actuaría, en 1982; Ingeniería en Computación, en 1983; Ciencia Política, en 1991; Relaciones Internacionales, en 1992; Ingeniería en Telemática, en 1993; e Ingeniería Industrial, en 1997.

El crecimiento institucional estuvo acompañado también por la adaptación y ampliación de su infraestructura. En 1985 fue inaugurada la Biblioteca Gómez Morín y, durante los años siguientes, se realizaron diversas adecuaciones a las instalaciones de Río Hondo, incluyendo estructuras de conexión entre edificios en 1991. Ese mismo año fue inaugurado el Centro de Investigación y Estudios de Posgrado en Santa Teresa, destinado principalmente a actividades de posgrado, investigación, extensión universitaria y educación continua. De esta manera, el desarrollo del ITAM produjo a lo largo de las décadas una transformación progresiva de sus necesidades de infraestructura, servicios, accesibilidad y movilidad, al mismo



CLAUDIA
MONTES DE OCA
DIPUTADA

tiempo que Tizapán y San Ángel experimentaban sus propios procesos de crecimiento y transformación urbana.

Para 2006, las tensiones relacionadas con la expansión de las instalaciones universitarias adquirieron nuevamente visibilidad pública. Vecinos organizados, entre ellos integrantes de la Asociación de Residentes de San Ángel, expresaron mediante mantas y otras manifestaciones su oposición a la adquisición y utilización por parte del ITAM de un predio de aproximadamente 9 mil metros cuadrados, donde operaba el asilo Nuestra Señora del Camino, ante la posibilidad de que fuera utilizado para estacionamientos, aulas y oficinas. Las inconformidades fueron reconocidas públicamente por representantes administrativos de la propia institución y reflejaron la preocupación de los residentes respecto de las posibles consecuencias que una mayor expansión de las actividades universitarias podría generar sobre las condiciones urbanas y de movilidad de la zona¹.

Un antecedente administrativo particularmente relevante se encuentra en la Resolución Definitiva para el Cambio de Uso del Suelo del predio ubicado en Chihuahua número 3, colonia Progreso Tizapán, correspondiente al expediente D-AO-06-2008-74 y publicada el 26 de febrero de 2010 en la entonces Gaceta Oficial del Distrito Federal². Durante la Sesión número 27 del Comité Técnico, celebrada el 18 de mayo de 2009, la representación vecinal manifestó formalmente una opinión negativa respecto del proyecto y expresó ante las autoridades competentes su preocupación por las condiciones de movilidad existentes. Entre los argumentos formulados quedó asentada la consideración de que se trataba de “una zona conflictiva por encontrarse ahí el ITAM”, haciendo explícita la relación que los representantes vecinales advertían entre la concentración de actividades universitarias y los problemas viales del entorno³.

En enero de 2011, estas inconformidades adquirieron nuevamente visibilidad pública. Diversas notas periodísticas documentaron las denuncias de residentes de Progreso Tizapán, Altavista y zonas cercanas respecto de la saturación de calles residenciales durante los horarios de entrada y salida del Campus Río Hondo.

¹ Pretende el ITAM romper entorno histórico del barrio de San Ángel.

<https://www.jornada.com.mx/2006/05/30/index.php?section=capital&article=045n1cap>.

² GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL. 26 de febrero de 2010.

<https://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo45068.pdf>.

³ idem.



Aproximadamente 50 vecinos participaron en manifestaciones para expresar inconformidades relacionadas con el volumen de vehículos, la velocidad de circulación, el ruido, los accidentes y la utilización de espacios de estacionamiento en las calles aledañas⁴. Los señalamientos daban cuenta de afectaciones sobre vialidades como Gómez Farías, Guerrero y Galeana, además de callejones y cerradas próximas a las instalaciones universitarias.

La persistencia de tensiones entre la comunidad universitaria y su entorno fue reconocida nuevamente en 2017 desde el interior del propio Instituto. Publicaciones institucionales refieren que, después de que estudiantes asistieran a una junta vecinal de la colonia Progreso Tizapán y conocieran directamente las inconformidades existentes entre residentes y miembros de la comunidad universitaria, surgió el proyecto estudiantil “ITAM Construye”, concebido como un mecanismo para mejorar la relación con los colonos y promover una mayor responsabilidad social respecto del entorno. Este esfuerzo constituye un antecedente positivo de diálogo y demuestra que la construcción de mecanismos de colaboración entre la comunidad universitaria y los residentes es posible.

Posteriormente, en julio de 2023, la Alcaldía Álvaro Obregón y el Instituto Tecnológico Autónomo de México establecieron un esquema de colaboración para la rehabilitación de aproximadamente 2 mil metros cuadrados de la calle Río Hondo. Conforme a la información difundida en ese momento, las obras fueron financiadas por la institución educativa, mientras que la Alcaldía brindó apoyo técnico y acciones de policía de proximidad. Este antecedente acredita que existen precedentes de coordinación entre la institución y la autoridad territorial para intervenir en el entorno inmediato del campus y atender necesidades de la comunidad.

No obstante estos antecedentes de diálogo, colaboración e intervención, en septiembre de 2026 residentes de las calles aledañas al Campus Río Hondo continúan manifestando preocupaciones relacionadas con la movilidad, la circulación vehicular, el estacionamiento y las condiciones de seguridad vial. Ante esta situación, el 1 de septiembre de 2026 fueron ingresadas solicitudes dirigidas a la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Alcaldía Álvaro Obregón para solicitar la realización de un Estudio Técnico Integral que

⁴El ITAM ‘pega’ en la tranquilidad de los colonos de San Ángel.
<https://www.expoknews.com/el-itam-pega-en-la-tranquilidad-de-los-colonos-de-san-angel/>.



permita evaluar las condiciones actuales de movilidad y circulación en la zona y determinar las medidas necesarias para atenderlas.

La secuencia de estos antecedentes hace evidente que las dificultades de convivencia urbana y movilidad en el entorno del Campus Río Hondo no son una situación coyuntural ni de reciente aparición. Por el contrario, existen registros de inconformidades vecinales desde la instalación del ITAM en la zona, así como manifestaciones, procedimientos administrativos, esfuerzos de acercamiento comunitario y acciones de colaboración institucional a lo largo de varias décadas. En este contexto, es necesario analizar las condiciones actuales de movilidad y establecer mecanismos de coordinación y corresponsabilidad entre las autoridades competentes, la institución educativa y los habitantes de la zona, a fin de construir soluciones técnicamente sustentadas y de largo plazo.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La operación cotidiana del Campus Río Hondo del Instituto Tecnológico Autónomo de México se desarrolla en un entorno urbano que presenta características físicas particularmente complejas para absorber grandes concentraciones vehiculares. Las colonias Progreso Tizapán, Altavista y San Ángel conservan una trama urbana predominantemente residencial, caracterizada por calles estrechas, cerradas, callejones y vialidades empedradas, muchas de las cuales fueron configuradas para atender necesidades locales de movilidad y no para soportar los flujos asociados con un centro educativo de la dimensión que actualmente tiene el ITAM.

Esta incompatibilidad entre la capacidad física de las vialidades y la demanda cotidiana de viajes constituye uno de los elementos centrales de la problemática. La concentración de estudiantes, académicos, trabajadores, proveedores y visitantes genera una importante población flotante que se incorpora diariamente a una red vial de capacidad limitada. La situación se agudiza durante los horarios de entrada y salida de los estudiantes, cuando aumenta considerablemente el volumen de vehículos particulares y se producen episodios de congestionamiento en Río Hondo y en diversas calles interiores utilizadas para acceder o retirarse del campus, y en



diversas calles interiores utilizadas para acceder o retirarse del campus, entre ellas Chihuahua, Guerrero, Gómez Farías, Hermenegildo Galeana, Leandro Valle, Cjón. De San Antonio, Licenciados, Reyna y Santísimo.

Los efectos de esta saturación no se limitan a quienes se trasladan hacia la institución educativa. Los residentes han señalado reiteradamente que durante los horarios de mayor demanda se incrementan considerablemente sus tiempos de traslado y se dificulta la entrada y salida de sus propias calles y domicilios. De esta manera, una parte significativa de las externalidades derivadas de la concentración de viajes hacia el campus termina siendo absorbida por quienes habitan permanentemente en las colonias circundantes.

A esta situación se suma la presión sobre el estacionamiento en vía pública. Una de las inconformidades vecinales más recurrentes se relaciona con la utilización prolongada de espacios disponibles en las calles residenciales por parte de vehículos vinculados con las actividades del campus. Los vecinos han denunciado incluso la obstrucción de accesos particulares, estacionamiento en doble fila y dificultades para ingresar o retirar vehículos de sus domicilios. Esta situación adquiere particular relevancia ante la existencia de estacionamientos al interior del ITAM cuyo servicio tiene un costo para sus usuarios, circunstancia que, de acuerdo con los propios residentes, puede incentivar que algunos conductores busquen estacionamiento gratuito en las calles circundantes.

La búsqueda de espacios disponibles genera, además, un segundo fenómeno: la circulación constante de vehículos por vialidades estrictamente locales sin que su destino se encuentre en ellas. A los automóviles particulares se suman vehículos de transporte por aplicación y otros servicios que ingresan a calles estrechas para realizar maniobras de ascenso y descenso o permanecen circulando en espera de sus usuarios. Este tránsito de búsqueda incrementa innecesariamente el número de vehículos que recorren las vialidades interiores y contribuye a generar congestión, ruido y conflictos de circulación.

La problemática tiene también una importante dimensión de seguridad vial y peatonal. Desde hace años se han documentado quejas vecinales relacionadas con vehículos que circulan a velocidades inadecuadas para las características físicas de las calles de la zona. En vialidades estrechas, algunas de ellas empedradas y con espacios peatonales limitados, estas conductas incrementan los riesgos de hechos



de tránsito y colocan en una situación de particular vulnerabilidad a peatones, ciclistas, niñas y niños que acuden a centros educativos cercanos, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

Asimismo, los residentes han expresado inconformidades relacionadas con modificaciones en los sentidos de circulación de determinadas calles y cerradas. Este aspecto requiere una revisión técnica particularmente cuidadosa, pues cualquier modificación en la operación de una vialidad puede redistribuir los flujos vehiculares hacia otras calles de carácter residencial. Por ello, resulta indispensable determinar qué modificaciones se han realizado, cuáles fueron sus fundamentos técnicos, qué autoridad las autorizó y cuáles han sido sus efectos sobre el conjunto de la movilidad del cuadrante, evitando que las soluciones implementadas en una vialidad simplemente trasladen el congestionamiento hacia otra.

Las afectaciones señaladas trascienden la movilidad y alcanzan también la convivencia cotidiana entre la comunidad universitaria y los residentes. A lo largo de los años se han documentado y recibido quejas relacionadas con estacionamiento frente a accesos particulares, vehículos en doble fila, ruido, conductas consideradas irrespetuosas por los residentes y otros conflictos derivados de la utilización intensiva del espacio público. Los vecinos también han manifestado molestias por ruido asociado con maniobras, adecuaciones u obras realizadas en las instalaciones universitarias, particularmente cuando éstas se desarrollan en horarios que interfieren con el descanso y la tranquilidad propios de una zona habitacional.

A lo anterior se agrega una preocupación respecto del crecimiento futuro de las actividades desarrolladas en Río Hondo. Vecinos han manifestado inquietud ante la posibilidad de que programas académicos, particularmente de posgrado, que actualmente se desarrollan en el Campus Santa Teresa pudieran trasladarse o concentrarse en Río Hondo. Independientemente de que dicha posibilidad llegue o no a materializarse, resulta razonable que cualquier modificación que implique un incremento sustancial de la población que acude cotidianamente al campus sea acompañada de una evaluación previa de sus posibles impactos sobre la movilidad y el entorno urbano. Una infraestructura vial que actualmente presenta signos de saturación podría enfrentar presiones adicionales si aumenta significativamente la cantidad de viajes diarios hacia la zona.



Debe reconocerse que tanto el Instituto como las autoridades han instrumentado a lo largo de los años diversas acciones encaminadas a mejorar las condiciones del entorno. Entre ellas se encuentran iniciativas de vinculación comunitaria, intervenciones de mejoramiento urbano, iluminación, esquemas de apoyo en materia de seguridad, facilidades de estacionamiento para vecinos en determinados horarios y operativos temporales de tránsito. Estas medidas constituyen antecedentes positivos de colaboración; sin embargo, su carácter aislado o temporal no ha permitido resolver estructuralmente las condiciones de movilidad que generan las inconformidades vecinales.

Precisamente por ello, la problemática no puede reducirse a la presencia de vehículos durante determinados horarios ni atenderse exclusivamente mediante operativos temporales de tránsito. Después de décadas de crecimiento institucional y urbano, resulta necesario contar con un diagnóstico técnico integral que permita conocer con precisión los aforos vehiculares, los horarios y puntos de mayor saturación, los patrones de origen y destino, la ocupación del estacionamiento en vía pública (sus accesos y salidas), las maniobras de ascenso y descenso, la circulación de vehículos de transporte por aplicación, las condiciones de seguridad peatonal, la señalización, los sentidos de circulación y la capacidad real de las vialidades del entorno.

La persistencia de estas inconformidades evidencia también la necesidad de fortalecer la corresponsabilidad institucional. La solución no corresponde exclusivamente a los vecinos ni puede recaer únicamente en la comunidad universitaria. La Alcaldía Álvaro Obregón, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana cuentan, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, con atribuciones indispensables para diagnosticar, ordenar y mejorar las condiciones de movilidad, circulación y seguridad vial de la zona. A su vez, el ITAM, como institución cuya actividad genera una parte importante de los viajes que diariamente convergen en este entorno, constituye un actor indispensable para la construcción e implementación de soluciones.

La relevancia académica y social del Instituto Tecnológico Autónomo de México para la Ciudad no se encuentra en discusión. Tampoco se pretende obstaculizar el desarrollo de sus actividades educativas. Lo que resulta indispensable es reconocer que el funcionamiento de una institución universitaria de esta dimensión debe ser



compatible con el derecho de quienes habitan permanentemente en su entorno a la movilidad, la seguridad vial, el uso ordenado del espacio público y una adecuada calidad de vida.

En este sentido, la problemática exige superar una lógica de respuestas fragmentadas y avanzar hacia un esquema de coordinación permanente. Una mesa de trabajo entre la Alcaldía Álvaro Obregón, la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, las autoridades del ITAM y representantes vecinales permitiría partir de un diagnóstico compartido, revisar técnicamente las medidas adoptadas hasta ahora y establecer compromisos concretos para atender las causas estructurales del congestionamiento.

Dicha mesa permitiría evaluar, entre otras alternativas, la regulación de puntos y horarios de ascenso y descenso; el ordenamiento del estacionamiento; la prevención de la doble fila y de la obstrucción de accesos particulares; la operación de vehículos de transporte por aplicación; la revisión técnica de sentidos de circulación y señalización; la presencia de personal de tránsito en horarios críticos; la promoción del transporte colectivo y compartido entre la comunidad universitaria; así como cualquier otra medida que contribuya a disminuir la presión vehicular sobre las calles residenciales.

La urgencia de la presente proposición deriva, por tanto, no de un incidente aislado, sino de la permanencia y acumulación de una problemática que cuenta con antecedentes documentados durante décadas y que continúa afectando cotidianamente a los habitantes de la zona. La reiteración de las inconformidades y la ausencia de una solución estructural hacen necesario que las autoridades competentes, la institución educativa y los vecinos establezcan un mecanismo formal de diálogo, diagnóstico, coordinación y seguimiento que permita alcanzar soluciones técnicamente viables, medibles y permanentes para mejorar la movilidad, la seguridad vial y la calidad de vida en Tizapán y San Ángel.

Por otra parte, vale la pena destacar que el fenómeno de congestionamiento vial generado por campus universitarios en su entorno inmediato está documentado académicamente en otros países. Por ejemplo, existe un caso en Colombia, un caso que involucra a la Universidad de Antioquia, en Medellín, que llegó a provocar una ocupación vehicular cercana al 89% en horas pico con un promedio de apenas 1.3 personas por vehículo, y recomendó medidas como restricciones de circulación



acotadas a los horarios de mayor afluencia y exigencias de ocupación mínima para vehículos con placas restringidas⁵. En la misma línea, la UNAM ha propuesto medidas de gestión de la demanda de viajes, como por ejemplo estacionamientos multimodales, aplicaciones de auto compartido y priorización del transporte no motorizado entre otros, que ilustran el tipo de soluciones técnicas que una mesa de trabajo como la propuesta podría explorar para el caso del ITAM

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que el artículo 4º, párrafo décimo séptimo, 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; mientras que su artículo 1º establece la obligación de todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

SEGUNDO. Que los artículos 1º y 3º de la Constitución Política de la Ciudad de México establecen que la sustentabilidad de la Ciudad exige eficiencia en el uso del territorio y en la gestión de sus bienes públicos, infraestructura y servicios, y reconocen como principios rectores de la función pública el respeto a los derechos humanos, la preservación del equilibrio ecológico y el diálogo social.

TERCERO. Que el artículo 16, Apartado H, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la movilidad y establece que ésta deberá garantizarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, otorgando prioridad a los peatones, especialmente a las personas con discapacidad o movilidad limitada, y posteriormente a los usuarios de vehículos no motorizados. Asimismo, dispone que las autoridades deberán desarrollar políticas orientadas a conformar una infraestructura conectada y segura y promover la participación corresponsable de la ciudadanía.

⁵ González Calderón, C. A., Moreno Palacio, D. P. y Velásquez Gallón, S., “Análisis de la movilidad en campus universitarios: caso de estudio Universidad de Antioquia”, Revista Politécnica, vol. 7, núm. 12 (2011), pp. 49-58. <https://revistas.elpoli.edu.co/index.php/pol/article/download/179/153/156>.



CUARTO. Que el artículo 16, Apartado C, de la Constitución Política de la Ciudad de México establece principios para prevenir y mitigar los impactos derivados de proyectos y actividades que incidan sobre el territorio, la movilidad y los bienes comunes, procurando minimizar las afectaciones sociales sobre los residentes y sus actividades cotidianas; principio particularmente relevante cuando una actividad que concentra diariamente un número considerable de viajes se desarrolla dentro de un entorno predominantemente habitacional y con infraestructura vial de capacidad limitada.

QUINTO. Que el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México confiere a la Secretaría de Movilidad atribuciones para formular y conducir la política y los programas de movilidad; realizar estudios sobre las vías, infraestructura vial y tránsito de vehículos y peatones; así como coordinarse con las Alcaldías y demás autoridades competentes para planear e implementar acciones dirigidas a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial.

SEXTO. Que el artículo 53 de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce a las Alcaldías como órganos político-administrativos y gobiernos de proximidad con la población; y que la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México les confiere atribuciones en materia de vía pública, accesibilidad y movilidad peatonal, así como facultades para coordinarse con las dependencias del Gobierno de la Ciudad en la implementación de medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de peatones y vehículos. Asimismo, corresponde a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, a través de las unidades administrativas competentes en materia de tránsito, vigilar el cumplimiento de las disposiciones de circulación, implementar dispositivos de vialidad y desarrollar acciones para preservar la seguridad vial y el orden en la vía pública.

SÉPTIMO. Que tanto la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, como el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México atribuyen a la Secretaría de Movilidad la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad y la elaboración de programas y proyectos para la red vial y reconocen un régimen de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad, incluyendo a las Alcaldías, y reconoce la participación de instituciones de educación superior y organizaciones especializadas como órganos



auxiliares de consulta, por lo que resulta jurídicamente procedente promover mecanismos de coordinación y participación para el análisis de las condiciones de movilidad de una zona determinada.

OCTAVO. Que el Campus Río Hondo del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) se encuentra inserto en una zona predominantemente residencial caracterizada por calles estrechas, cerradas, callejones y vialidades empedradas cuya capacidad resulta limitada frente a la concentración cotidiana de viajes asociada con las actividades de una institución universitaria de esta dimensión. Asimismo, existen antecedentes documentados durante varias décadas de inconformidades vecinales relacionadas con congestionamiento, estacionamiento en vía pública, obstrucción de accesos, circulación vehicular, ruido, convivencia y condiciones de seguridad vial, lo que permite advertir que se trata de una problemática persistente y no de una situación aislada.

NOVENO. Que el 1 de septiembre de 2026, vecinos de la zona presentaron solicitudes ante la Alcaldía Álvaro Obregón, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana para solicitar la realización de un Estudio Técnico Integral sobre las condiciones de movilidad y circulación en el entorno del Campus Río Hondo. En virtud de la persistencia de las afectaciones y de la insuficiencia de medidas aisladas o temporales, resulta necesario contar con un diagnóstico que analice, entre otros aspectos, los aforos vehiculares, puntos y horarios de saturación, estacionamiento en vía pública, ascenso y descenso de pasajeros, seguridad peatonal, señalización, sentidos de circulación y capacidad de las vialidades.

DÉCIMO. Que la atención integral de esta problemática requiere la corresponsabilidad y coordinación de la Alcaldía Álvaro Obregón, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, así como la participación de las autoridades del Instituto Tecnológico Autónomo de México y de los vecinos de la zona. En consecuencia, resulta necesario establecer una mesa de trabajo interinstitucional que permita construir un diagnóstico compartido, escuchar directamente las demandas de los residentes, analizar alternativas técnicamente viables y establecer acciones, responsabilidades y mecanismos de seguimiento orientados a hacer compatible el funcionamiento del Campus Río Hondo con el



derecho de sus vecinos a la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, el uso ordenado del espacio público y una adecuada calidad de vida.

En atención a lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este Congreso de la Ciudad de México, la presente proposición con punto de acuerdo de urgente y obvia resolución conforme a los siguientes:

RESOLUTIVOS

PRIMERO. Se exhorta a la persona titular de la Alcaldía Álvaro Obregón, a la persona titular de la Secretaría de Movilidad y a la persona titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, ambas del Gobierno de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y de manera coordinada, convoquen a la instalación de una Mesa de Trabajo Interinstitucional y Vecinal, con la participación de representantes del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y de las personas vecinas de las calles aledañas al Campus Río Hondo y de las colonias Progreso Tizapán, Altavista y San Ángel, a fin de establecer una estrategia integral, coordinada y medible para atender las problemáticas de movilidad, circulación vehicular, estacionamiento, seguridad vial y convivencia urbana vinculadas con la operación cotidiana de dicho campus.

SEGUNDO. Se exhorta a la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Alcaldía Álvaro Obregón, para que, como parte de los trabajos de la mesa referida en el resolutivo anterior y considerando las solicitudes presentadas por los vecinos, realicen un Estudio Técnico Integral de Movilidad y Funcionamiento Vial en el entorno del Campus Río Hondo del ITAM y su zona inmediata de influencia, que permita identificar las causas y dimensiones de las problemáticas existentes y evaluar las medidas necesarias para su atención.

Dicho estudio deberá considerar, entre otros aspectos, los aforos y flujos vehiculares en horarios de máxima demanda; la ocupación y rotación del estacionamiento en vía pública; los puntos y horarios de ascenso y descenso; la circulación de vehículos de transporte por aplicación; las condiciones de seguridad vial y peatonal; las velocidades de circulación; la señalización y sentidos de las vialidades; así como la capacidad y operación de la infraestructura vial existente, reconociendo que las



alternativas de movilidad, seguridad vial, estacionamiento e ingeniería de tránsito que se planteen se determinen y sean compatibles con las condiciones específicas de San Ángel.

TERCERO. Se exhorta a la Alcaldía Álvaro Obregón, a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana para que, con base en los resultados del estudio técnico y en los acuerdos alcanzados en la Mesa de Trabajo Interinstitucional y Vecinal, determinen e implementen, en el ámbito de sus respectivas competencias, las acciones de mitigación, ordenamiento vial y seguridad vial que resulten técnica y jurídicamente procedentes, estableciendo responsables, mecanismos de seguimiento y evaluación de sus resultados; y garantizando la información y participación de los vecinos de la zona y de las autoridades del ITAM respecto de aquellas medidas que impliquen modificaciones relevantes a la circulación, señalización, estacionamiento u operación vial en las calles aledañas al Campus Río Hondo.

Dado en la Ciudad de México, el 01 de octubre de 2026

Claudia Montes De Oca Del Olmo

DIPUTADA

Certificado de firma		22/09/2026 13:14
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6AB2D36073D7E52797570266	Nombre: Claudia Montes De Oca Del Olmo	
Nombre y extensión: PA-2026.10.01 Mesa de Trabajo Afectaciones ITAM.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: claudia.montesdeoca@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 14	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:107e:a:4be3:c8c9:fda3:ab99:6e5d	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
ed95e8801863a1041d46c9a02939a56535f14599ad241ba209a3bff10579a158	22/09/2026 13:13	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
16568ea79957371b0a999b9609e204ab26f5b16cc08ded2640c4a7247e306e00		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
22/09/2026 19:14:20 UTC (22/09/2026 13:14:20 Hora local de la Ciudad de México)	PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
1326a32e-9789-4dc4-915e-beefcd1d1512.cons	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10
Huella digital contenida en la constancia:	
16568ea79957371b0a999b9609e204ab26f5b16cc08ded2640c4a7247e306e00	

Firmantes		
Firmante 1. Claudia Montes De Oca Del Olmo		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AB2D38547C737650A628C8C	Enviado: 22/09/2026
Derecho	IP: 2806:107e:a:4be3:c8c9:fda3:ab99:6e5d	13:13:39
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 22/09/2026
Correo:		13:14:13
claudia.montesdeoca@congresocdmx.gob.mx		Visto: 22/09/2026 13:14:13
Teléfono:	Firma con texto	Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		22/09/2026 13:14:14.088
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		22/09/2026 13:14:14.173

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

