

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DEL PUEBLO ORIGINARIO DE SAN SEBASTIÁN XOCO

BIENVENIDOS
PUEBLO DE
XOCO



Zamora 169-A. Col-Condessa.
Delegación Cuauhtémoc
CP. 06140.
Ciudad de México

**PROYECTO DE DERECHOS ECONÓMICOS,
SOCIALES Y CULTURALES**

www.prodesc.org.mx

prodesc@prodesc.org.mx

Facebook: @prodesc.ac

X: @ProDESC

Instagram: @prodescmx

**ASAMBLEA CIUDADANA
DEL PUEBLO DE XOCO, ACPX**

Facebook: @AsambleaXocOficial

ELABORADO POR:

Asamblea Ciudadana del
Pueblo de Xoco, ACPX.

Coordinación de Procesos
Organizativos del Proyecto de
Derechos Económicos Sociales y
Culturales, ProDESC.

SOBRE PRODESC

El Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ProDESC) es una organización no gubernamental que inició su trabajo en el año 2005. Nuestro objetivo fundamental es defender y promover los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (DESC) desde una perspectiva feminista e interseccional para contribuir a su vigencia, justiciabilidad y exigibilidad. Tenemos como misión que comunidades y colectivos gocen de una vida digna a partir de la organización colectiva y el ejercicio de sus Derechos Humanos.

SOBRE LA ACPX

La Asamblea Ciudadana del Pueblo Originario de San Sebastian Xoco (ACPX) fue fundada en 2018, con el objetivo de defender los derechos colectivos de sus habitantes como pueblo originario. Desde 2017, lucha contra las amenazas de los megaproyectos inmobiliarios que afectan su calidad de vida, buscando servicios públicos dignos y protegiendo sus espacios comunes.

CONTENIDO

OBJETIVOS	6
ANTECEDENTES	6
METODOLOGÍA	10
CONSIDERACIONES PREVIAS	13
Localización	13
Características de la Población y la vivienda en Xoco	16
Características originales de la traza urbana del Pueblo originario de San Sebastián Xoco	22
Problemáticas identificadas	26
Problemáticas Peatonales	26

Problemáticas de tránsito vehicular	35
Problemáticas de estacionamiento	44
Resumen de problemáticas identificadas	50
SOLUCIONES	56
Soluciones técnicas propuestas en diagnósticos previos de la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco	57
Soluciones basadas en medidas administrativas	70
Soluciones basadas en el diálogo	71
Resumen de soluciones	73

OBJETIVOS

- Identificar las problemáticas de movilidad que enfrentan las personas que habitan el Pueblo Originario de San Sebastián Xoco.
- Presentar propuestas de solución a dichas problemáticas.

ANTECEDENTES

El presente diagnóstico de movilidad es fruto de un acuerdo alcanzado durante el Encuentro Ciudadano, organizado por la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco, que se llevó a cabo la tarde del viernes 20 de octubre de 2023. En este encuentro, las vecinas y vecinos del Pueblo de Xoco participaron para identificar y decidir de manera conjunta los problemas prioritarios en los que es necesario trabajar.

Durante esta asamblea, las y los vecinos identificaron la mayoría de los problemas que enfrenta el Pueblo de Xoco:

1. Mala calidad y escasez de agua potable
2. Aumento exorbitante en los costos del impuesto predial
3. Problemáticas de movilidad, de peatones y vehículos, en las distintas vialidades del Pueblo de Xoco¹
4. Malos olores por sobrecarga de drenaje
5. Socavones, hundimientos y daños estructurales a viviendas por nuevas construcciones de complejos de departamentos
6. Pavimentación en mal estado por el excesivo tránsito de vehículos particulares y de carga
7. Uso inadecuado del espacio público, incluyendo presencia de franeleros y comercio informal
8. Iluminación deficiente en ciertas zonas
9. Inseguridad
10. Acceso limitado al metrobús

Mediante votación a mano alzada, las personas que asistieron a la asamblea determinaron que las tres problemáticas prioritarias que más afectan a las y los habitantes del Pueblo de Xoco son:

- La mala calidad y escasez de agua potable.
- El aumento desproporcionado de los costos del impuesto predial.

¹ Entre los aspectos destacados en ese momento se incluyeron: 1) escasez de espacios de estacionamiento para los residentes de Xoco, 2) ocupación indebida de los espacios de estacionamiento por personas ajenas al Pueblo de Xoco, 3) presencia de franeleros y comercio ambulante, 4) ausencia de banquetas adecuadas y mal diseño de las existentes y 5) aumento en la velocidad y la densidad del tránsito vehicular en las calles del Pueblo de Xoco.

- Los problemas de movilidad de personas y vehículos en las vialidades y espacios públicos de Xoco.

Además de lo anterior, se mandató a la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco (ACPX) a presentar e implementar propuestas de usolución para los tres iuuuoblemas prioritarios identificados, con el acompañamiento del Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, A.C. (ProDESC).

En ese sentido, la ACPX determinó que, antes de proponer soluciones a las problemáticas de movilidad, era necesario realizar el presente diagnóstico para profundizar en los detalles de los problemas señalados durante la asamblea del 20 de octubre. Asimismo, solicitó formalmente el apoyo de ProDESC para el diseño e implementación del diagnóstico.

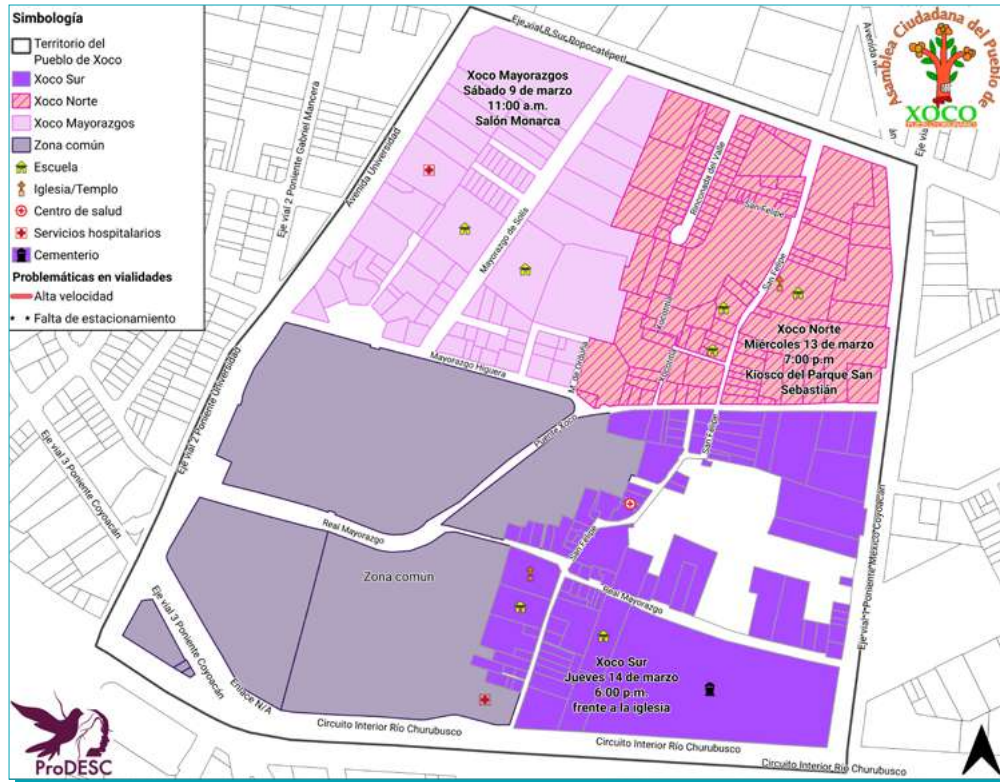
Durante la asamblea del 9 de febrero de 2024, se presentó la estrategia general para la realización del diagnóstico y se conformó una Comisión de Seguimiento, integrada por vecinas y vecinos de diversas zonas de Xoco, quienes participarán en los trabajos requeridos.

En dos reuniones de trabajo celebradas los días 21 de febrero y 4 de marzo de 2024, entre la ACPX, ProDESC y la Comisión de Seguimiento, se diseñó la metodología del diagnóstico, se definieron las zonas de trabajo y se establecieron las fechas y lugares de las reuniones.

Se acordó lo siguiente:

- Dividir el Pueblo de Xoco en tres zonas (Xoco Mayorazgos, Xoco Norte y Xoco Sur) para facilitar la recopilación de información, convocando a reuniones en horarios y lugares adecuados a las características de cada zona (ver mapa 1).

MAPA 1. Zonificación y horarios para la realización de las reuniones diagnósticas.



Fuente: Elaboración propia

- Realizar las reuniones diagnósticas utilizando técnicas participativas y mapeo comunitario.
- Incluir los resultados de un diagnóstico previo elaborado por el Ing. Miguel Silva.
- Presentar los resultados del diagnóstico ante las y los vecinos del Pueblo de Xoco y las autoridades competentes.

METODOLOGÍA

Como se refirió anteriormente, la metodología para el levantamiento de la información se basó en tres reuniones vecinales². En cada una de ellas se identificaron las problemáticas mediante la técnica de lluvia de ideas, que consiste en la participación ordenada de las personas asistentes para identificar y desarrollar las problemáticas de su zona. Para ello la sesión se dividió en tres momentos:

- 1.** Identificación, descripción y ubicación de las problemáticas de la zona (mediante etiquetas de colores) en el mapa de zona impreso en formato 90X60 cm.
- 2.** Determinación de las causas de dichas problemáticas.
- 3.** Discusión sobre las posibles soluciones a cada problemática identificada.

² Las reuniones vecinales fueron convocadas mediante trípticos digitales compartidos en los grupos vecinales de WhatsApp, carteles pegados en lugares públicos y trípticos entregados casa por casa.



▲ Reunión con vecinos del Pueblo de Xoco

Las problemáticas identificadas se agruparon de acuerdo a la siguiente tipología:

- A. Peatonal:** Problemáticas que obstaculizan o limitan el libre, seguro y eficiente tránsito de las personas en el espacio público del Pueblo de Xoco.
- B. Tránsito:** Problemáticas vinculadas al flujo vehicular, tanto de vehículos locales del Pueblo de Xoco como de externos.
- C. Estacionamiento:** Problemáticas relacionadas con los espacios de estacionamiento tradicionalmente utilizados por los habitantes del Pueblo de Xoco.
- D. Imagen urbana:** Elementos de infraestructura o equipamiento que dificultan la movilidad tanto de peatones como de vehículos.

El presente diagnóstico además incorpora la mayoría de las propuestas diseñadas y presentadas en diagnósticos previos realizados por la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco a cargo del Arq. Miguel Galicia Muñoz † y del Ing. Miguel Silva Conde, durante los años 2020 y 2022. Esto incluye el “Proyecto de mejora de la movilidad peatonal y vehicular en el Pueblo de Xoco, alcaldía Benito Juárez, CDMX”, y el “Proyecto de Presupuesto Participativo 2022: Cruces peatonales seguros en la calle Puente de Xoco / Placas de nomenclatura en calles Puente de Xoco, Callejón San Felipe y Callejón Xocotitla”. Cabe destacar que este último proyecto fue reconocido por el Instituto Electoral de la Ciudad de México como uno de los Proyectos Ganadores Novedosos 2020 y 2021.

También es importante mencionar que en ambos diagnósticos se destaca que las graves problemáticas de movilidad que hoy enfrenta el Pueblo de Xoco obedecen a su carácter de Pueblo Originario (específicamente manifestado en su traza urbana) y a la llegada de grandes megaproyectos inmobiliarios y comerciales a Xoco, principalmente Mítikah.

CONSIDERACIONES PREVIAS

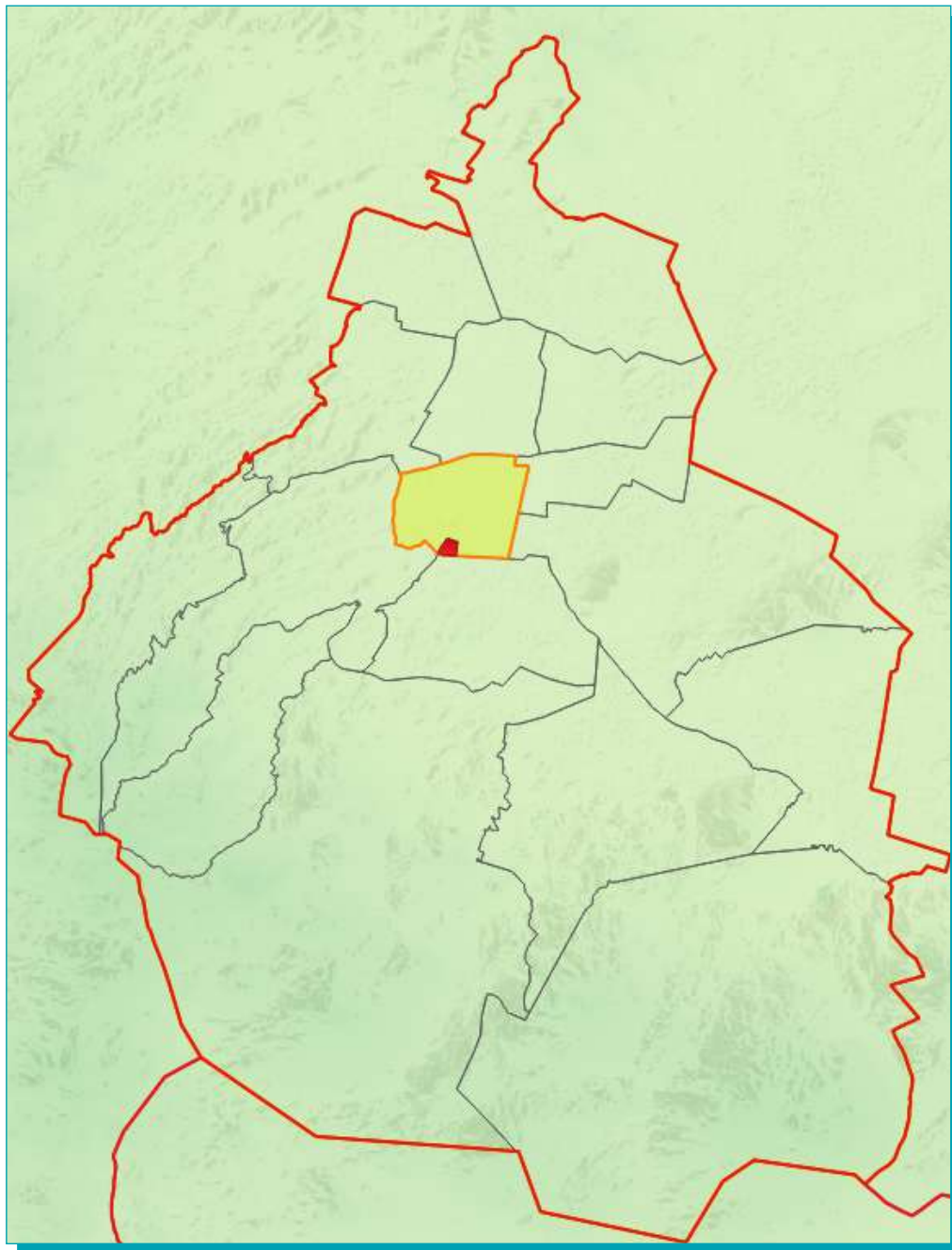
LOCALIZACIÓN

El Pueblo de Xoco se localiza al sur de la alcaldía Benito Juárez de la Ciudad de México (ver Mapa 2). Su territorio abarca una totalidad de 596,714.9 m².

Colinda al norte con el Pueblo Originario de Santa Cruz Atoyac, al sur con la Colonia del Carmen, ubicado en la vecina Alcaldía Coyoacán, al este con la colonia General Pedro María Anaya y al oriente con las colonias Acacias y Del Valle (VII sección).

Además de lo anterior, Xoco está delimitado al norte por el Eje Vial 8 Sur Popocatépetl, al sur por el Circuito Interior Río Churubusco, al este por el Eje vial 1 Poniente México Coyoacán, y al oeste por el Eje Vial 2 Poniente Av. Universidad (Ver Mapa 3).

MAPA 2. Localización del Pueblo de Xoco



Fuente: Elaboración propia con datos del Marco Geoestadístico Nacional de INEGI, 2020.

MAPA 3. Colindancias del Pueblo de Xoco



Fuente: Elaboración propia con datos del Catastro de la Secretaría Administración y Finanzas de la Cd. de México.

CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN Y LA VIVIENDA EN XOCO

Según datos del Censo de Población y Vivienda de 2020 (INEGI, 2020), el Pueblo de Xoco comprende 3 AGEB³ y 21 manzanas, en las cuales, habitan 5,860 personas (53% mujeres y 47% hombres) y un total de 2,274 viviendas particulares (95% habitadas y 5% deshabitadas).

TABLA 1. Población del pueblo de Xoco, según grupos de edad.

Grupos de edad	Núm. de personas	%
Población de 0 a 14 años	924	15.8%
Población de 15 a 29 años	1,033	17.7%
Población de 30 a 59 años	2,855	48.8%
Población de 60 años y más	1,035	17.7%
Total	5,847	100.0%

Fuente: Elaboración propia con datos de Espacio y datos de México INEGI.2020:<https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx?ag=090140001>

³ Las Áreas Geoestadísticas Básicas Urbanas son la extensión territorial ocupada por un conjunto de manzanas.

En cuanto a grupos de población (ver Tabla 1), el 48.8% (2,855) tiene de 30 a 59 años, el 17.7% (1,33) cuenta con 15 a 29 años, el 17.7% (1,035) con 60 años y más, y el 15.8% (924) con 0 a 14 años.

TABLA 2. Megaproyectos inmobiliarios en el Pueblo de Xoco

Megaproyecto inmobiliario	Núm. de inmuebles	Año de construcción
Mítikah	680	2020
City Towers Grand Park	625	2016
City Towers Grand	455	2013
City Tower Coyoacán	378	2010
Privanza Coyoacán	134	2005
Atmósfera Coyoacán	123	2013
Residencial Monarca	119	2006
Total	2,585	

Fuente: Elaboración propia con datos del catastro de la Ciudad de México, administrada por la Secretaría de Administración y Finanzas.

Es necesario destacar que la población de Xoco está en proceso de envejecimiento, esto tiene grandes implicaciones en términos de necesidades específicas de movilidad y seguri-

dad en los desplazamientos al interior del Pueblo de Xoco, sobre todo porque las condiciones urbanas actuales de este pueblo son inadecuadas para que las personas mayores transiten con seguridad en las calles de su pueblo.

El 73.3% (1,589) de las viviendas particulares habitadas disponen de automóvil o camioneta, el 8.0% disponen de motocicleta o motoneta y el 21.4% (465) disponen de bicicleta como medio de transporte.

MAPA 4. Distribución geográfica de los inmuebles en el Pueblo de Xoco



Fuente: Elaboración propia con datos del catastro de la Secretaría Administración y Finanzas de la Cd. de México.

Si analizamos los datos de viviendas desde una perspectiva catastral⁴ identificamos que en Xoco existen un total de 290 predios, dentro de los cuales existen 3,813 inmuebles (números interiores o subdivisiones de estos predios). El 68% del total de estos inmuebles (2,514 inmuebles) son parte de siete grandes megaproyectos inmobiliarios, construidos entre 2005 y 2020 (Ver Tabla 2).

El súbito aumento de la cantidad de inmuebles y por lo tanto de personas y vehículos en Xoco, generó gran parte de las problemáticas de movilidad que más adelante presentamos.

Ahora, si analizamos la distribución geográfica de estos inmuebles, podemos apreciar aquellas zonas donde hay una mayor concentración de inmuebles y de vehículos, los cuales durante las horas pico abarrotan las calles del Pueblo de Xoco, en dirección hacia las principales avenidas de la zona.

Como parte de otro grupo de datos relevantes para el presente diagnóstico, tenemos que el 18% de las personas del Pueblo de Xoco tiene 60 años o más (807 personas) y 5.6% de la población (329 personas) presentan discapacidad o limitación para caminar, subir o bajar escaleras y 5.3% tiene discapacidad o limitación para ver aun usando lentes.

Por otro lado, la población infantil en edad escolar (de 3 a 14 años) considerando solo aquellas personas que asisten a la educación básica (preescolar, primaria y secundaria) representan el 13% del total de la población de Xoco.

La distribución geográfica mayoritaria de estos grupos de población se puede observar en los Mapas 3, 4, 5 y 6.

⁴ La información aquí presentada fue obtenida de la base de datos del catastro de la Ciudad de México, administrada por la Secretaría de Administración y Finanzas, descargada desde el portal de internet de la Agencia Digital de Innovación Pública “Sistema Abierto de Información Geográfica (SIGCDMX)” Disponible en: <https://sig.cdmx.gob.mx/datos/descarga>

La importancia de conocer, tanto las características y el número de personas, como su localización geográfica, radica en visualizar los impactos diferenciados que viven dichas personas, provocados por los problemas de movilidad, debido a las distintas condiciones que enfrentan y la variedad de necesidades que tienen en cuanto al traslado y el uso de los espacios públicos durante el desarrollo de sus actividades cotidianas al interior del territorio del Pueblo de Xoco.

CARACTERÍSTICAS ORIGINALES DE LA TRAZA URBANA DEL PUEBLO ORIGINARIO DE SAN SEBASTIÁN XOCO

Como ya se destacaba en los primeros diagnósticos realizados entre 2020 y 2022, el Pueblo de Xoco tiene una traza irregular y muy distinta a las retículas de las colonias planeadas y desarrolladas durante el siglo xx, pues data de la época prehispánica y de la colonia. Hay que recordar que Xoco fue fundado antes de la llegada del automóvil, por lo que sus calles eran principalmente peatonales y compartidas con animales de carga, en consecuencia, actualmente se carece de los anchos de banqueta y arroyos vehiculares necesarios para la separación segura de vehículos y sus velocidades en calles locales.

Por otro lado, el peritaje antropológico⁵ elaborado por la UACM y el Instituto de Investigaciones Jurídicas (IJJ) de la UNAM,

⁵ Peritaje social antropológico y en derechos humanos del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco, Pueblo de Xoco.

determinó que San Sebastián Xoco es un pueblo originario caracterizado, entre otros elementos, por contar con una traza urbana constituida por callejones y calles estrechas, sin banquetas y con un diseño intrincado basado en una “retícula no cuadrícula”, que en su origen obedecen primordialmente al carácter agrícola de sus orígenes como pueblo y, por lo tanto, a la necesidad primordial del tránsito de personas y animales de carga. En ese sentido, el peritaje antropológico antes mencionado refiere que:

[...] Xoco fue fundado antes de la llegada del automóvil, [...] en consecuencia, actualmente se carece de los anchos de banqueta y arroyos vehiculares necesarios para la separación segura de vehículos y sus velocidades en calles locales.

“Algunas de las calles originarias son: San Felipe sobre la cual está construida la capilla de San Sebastián y que colinda con el camino México-Coyoacán; la calle de Puente de Xoco, Mayorazgo de la Higuera y de Solís, así como el actual eje 8. Estas calles recibieron sus nombres por las familias dueñas de las haciendas y fincas que estaban en el pueblo. En otras calles originarias como Mayorazgo, Puente de Xoco, Xocotitla, Callejón de Xocotitla, los habitantes también identifican como parte del pueblo comercios locales (restaurantes, cafeterías, tortillerías y tiendas de abarrotes), zonas de viviendas de familias originarias y condominios que son considerados como parte de Xoco...”

[...] Muchas de las problemáticas que veremos más adelante fueron generadas o empeoradas a raíz de la construcción del mega proyecto comercial e inmobiliario conocido como Mítikah

Así, se observa que muchas de estas “calles originarias”, son las mismas en las cuales se presentan la mayoría de las problemáticas que aborda el presente diagnóstico, y cuyas características no fueron contempladas al momento de construir aquí los grandes megaproyectos inmobiliarios.

Por lo anterior, el diseño original de las calles del Pueblo de Xoco no es el óptimo para soportar:

- Los requerimientos de instalación masiva de infraestructura de servicios públicos, como postes y cables aéreos de energía eléctrica y telecomunicaciones derivados de la acelerada urbanización que ha vivido el pueblo desde la década de los años 50 del pasado siglo, y que se ha agravado de sobremanera con la llegada de los megaproyectos inmobiliarios, por lo menos desde 2010.
- El tránsito y estacionamiento de gran cantidad de vehículos, ante la masiva llegada de nuevos pobladores⁶, de visitantes y trabajadores de los comercios, plazas comerciales, centros culturales, hospitales y oficinas que se han instalado en Xoco.
- La sobre población y flujo masivo de personas en los ya reducidos espacios públicos de Xoco.

⁶ Debido a la construcción de megaproyectos inmobiliarios y plazas comerciales.

Muchas de las problemáticas que veremos más adelante fueron generadas o empeoradas⁷ a raíz de la construcción del mega proyecto comercial e inmobiliario conocido como Mítikah, debido al rediseño urbanístico que se implementó al interior del Pueblo de Xoco, el cual colocó en primer plano y como prioridad, la facilidad del acceso de vehículos a la Plaza comercial y al paso deprimido hacia Av. Universidad, y colocó en un segundo o tercer plano el uso del espacio público por parte de las y los peatones.

Por otro lado, los vecinos reportan que prácticamente todos estos megaproyectos inmobiliarios han incumplido de manera sistemática buena parte de las medidas de mitigación a las que se habían comprometido, muchas de ellas destinadas a aminorar los graves impactos a la movilidad, el uso del espacio público y el ejercicio de la vida cotidiana de quienes viven y han vivido por generaciones en el Pueblo originario de San Sebastián Xoco y que hoy enfrentan una infraestructura de movilidad peatonal fragmentada, insegura, ineficiente, inequitativa o inexistente. Además de la falta de medios de reducción de velocidad, y un excesivo privilegio a la circulación de los vehículos automotores.

⁷ La existencia del complejo Mítikah agravó en mucho la situación que ya se había generado con la construcción de otros megaproyectos inmobiliarios como City Towers Grand, City Towers Grand Park y City Towers Coyoacán.

PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

PROBLEMÁTICAS PEATONALES

Cuchilla en la confluencia de las calles de Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera.

1. Acera norte de Puente de Xoco, a la altura del #89.

Las y los peatones están obligados a caminar sobre el arroyo vehicular con grave riesgo de accidentes o colisión con vehículos, pues en dicha banqueta quedaron instalados varios postes (de electricidad, de teléfono y de videocámaras) que bloquean totalmente el paso a las y los peatones, además este es el único espacio peatonal en este punto, dado que en la acera sur no hay banqueta. Este problema se agrava debido a que, Puente de Xoco se ha convertido en una de las calles más transitadas del Pueblo de Xoco,

principalmente en las noches, y durante los eventos realizados por el Centro Cultural Roberto Cantoral (“El Cantoral”), que es cuando mayor flujo vehicular presenta, y cuando es muy difícil que los vehículos cedan el paso a las y los peatones.



▲ Intersección de las calles Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera.
©Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]



▲ Acera sur de Mayorazgo de Higuera, frente a la puerta A de "El Cantoral".
©Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

2. Acera sur de Mayorazgo de Higuera, frente a la puerta A de “El Cantoral”. Sobre el muro nororiente de la jardinera, las y los peatones no tienen banqueta para poder caminar y cruzar hacia la acera de la Puerta A de “El Cantoral”, debido

a que se eliminaron o no se construyeron algunos tramos de banquetas y de pasos peatonales. Esta problemática se agrava con los vehículos que se estacionan y durante los eventos que realiza “El Cantoral”.

3. Final de la cuchilla (lado sur), en la confluencia de las calles Mayorazgo de Higuera y Puente de Xoco. Las y los peatones no cuentan con un paso seguro para pasar de un lado al otro de la calle, debido a que en este punto confluye el flujo vehicular tanto de Puente de Xoco, como de Mayorazgo de Higuera en su dirección al paso deprimido y el estacionamiento de Mítikah. No existe ni un paso peatonal, ni un reductor de velocidad que facilite el cruce.



▲ Final de la cuchilla (lado sur), en la confluencia de las calles Mayorazgo de Higuera y Puente de Xoco. ©Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Cruce en Puente de Xoco y San Felipe

El cruce de Puente de Xoco, a la altura de San Felipe, representa un grave riesgo de accidentes o colisión con vehículos para las y los peatones. Los vehículos que intentan ingresar a la Av. Gabriel Mancera circulan a alta velocidad, sin detenerse en las esquinas, ni permitir el paso seguro de peatones. Esta situación es más crítica para las personas pertenecientes a la tercera edad, para aquellas con problemas físicos que les limitan la movilidad, y para los y las niñas (y sus padres y madres) que caminan rumbo o de regreso de la escuela. Esta problemática se deriva de que no hay señalética alguna, ni topes o reductores de velocidad en los lugares apropiados, y se ha visto agravada desde que instalaron el letrero⁸ “Hacia Gabriel Mancera” en la esquina de Av. Coyoacán y Puente de Xoco, pues aumentó aún más el flujo vehicular, que ya había aumentado desde la construcción de Mítikah. Además, no existe paso de cebra pintado en el pavimento, paso peatonal o reductor de velocidad que facilite el cruce de peatones.



▲ Intersección de las Calles Puente de Xoco y San Felipe. ©Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

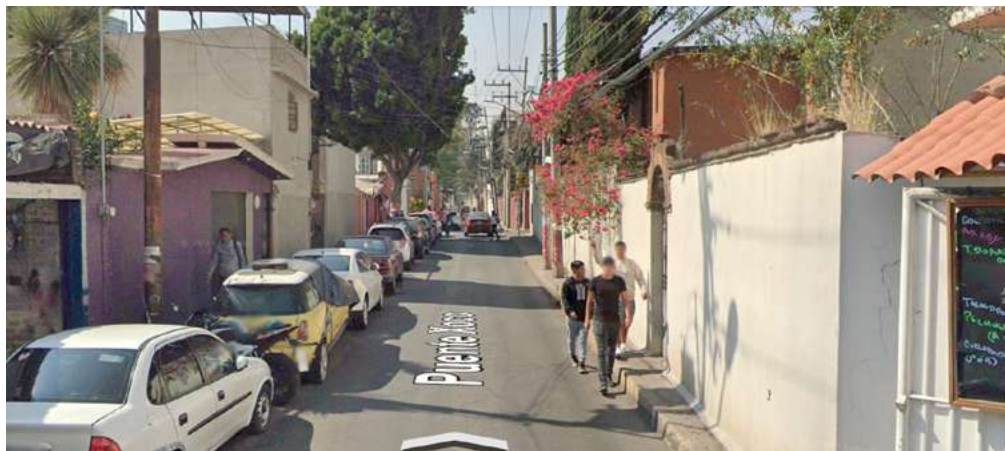
⁸ Fruto de las recientes conversaciones que l@s representantes de la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco han tenido con personal de Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), este letrero ya fue retirado.

Calle Puente de Xoco

En varios puntos localizados a lo largo de toda esta calle, entre el cruce con Av. México Coyoacán y la intersección con la calle Mayorazgo de La Higuera, las y los peatones deben caminar por el arroyo vehicular, lo cual lo pone en riesgo de ser víctimas de accidentes o colisión con vehículos. Esto se debe a que se redujo el tamaño de las banquetas, en ambos lados de la calle. Además de que, en ambas banquetas, quedaron instalados postes de electricidad, de teléfono y de videocámaras.



▲ Calle Puente de Xoco. © [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]



▲ Calle Puente de Xoco. © [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

El problema es más severo para aquellas personas de la tercera edad y para aquellas que tienen problemas físicos que les limitan la movilidad y que requieren del uso de algún aparato para desplazarse (bastón, andadera o silla de ruedas).



▲ Calle Puente de Xoco. © Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

También es importante destacar que cualquier persona que se traslade por esta calle con bolsas, paquetes, carritos de mandado, etc., debe descender de la banqueta en los puntos obstruidos por los postes o en aquellos en los que la banqueta es demasiado angosta.

Este problema se agrava en los días y horarios en los cuales hay mayor tránsito vehicular o cuando los vehículos transitan a alta velocidad.

Calle San Felipe



▲ Calle San Felipe, entre Real de Mayorazgo y Eje 8 Sur Río Churubusco. ©Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

1. Entre Real de Mayorazgo y Eje 8 Sur Río Churubusco. En varios puntos localizados a lo largo de esta sección de la calle, las y los peatones deben caminar por el arroyo vehicular, lo cual los pone en riesgo de ser víctimas de accidentes o colisión con vehículos. Esto se debe a la inexistencia de banquetas en la mayor parte de dicha sección, y a que en donde si hay banqueta, o ésta es muy estrecha para poder caminar sobre ella, o está obstruida por postes



▲ Calle San Felipe. © Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

de energía eléctrica o de telefonía.

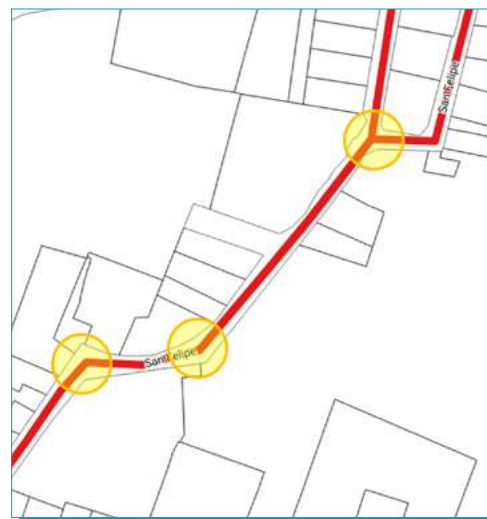
Al igual que en otras calles de Xoco con características similares, el problema es más severo para aquellas personas de la tercera edad, para aquellas que tienen problemas físicos que les limitan la movilidad y que re-

quieren del uso de algún aparato para desplazarse (bastón, andadera o silla de ruedas) o para las personas que se trasladan con bolsas, paquetes, carritos de mandado, etc., quienes prácticamente deben caminar por el arroyo vehicular.

Cabe mencionar que está sección de la calle se ha convertido en la principal salida del Pueblo de Xoco hacia Río Churubusco, tanto de los vehículos que provienen del estacionamiento de Mítikah, como de los vehículos que provienen de Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera.

2. Entre Real de Mayorazgo y Puente de Xoco.

Las y los peatones no pueden caminar libremente y con seguridad por esta sección de la calle, debido a que buena parte de los vehículos transitan a alta velocidad y muchas veces en sentido contrario. Esto representa un grave ries-



go de accidentes o colisión con vehículos para las y los peatones, sobre todo en las horas de mayor afluencia vehicular. Además, en varios puntos de esta calle la visibilidad es limitada tanto para los vehículos, como para las y los peatones, debido a los quiebres (indicados en los círculos amarillos) que presenta el trazo de la calle (línea roja), lo cual aumenta el riesgo.

City Towers Coyoacán

En la acera que ocupa todo el predio #371 de la Av. México Coyoacán, las y los peatones no pueden transitar libremente por la acera, y quienes lo hacen se exponen a riesgo de accidentes o colisión con vehículos por parte de los vehículos que entran y salen del megaproyecto City Towers Coyoacán. Lo anterior se debe a que, como parte del diseño arquitectónico de este gran complejo de departamentos, se privilegió el acceso de los vehículos mediante la construcción de una bahía para que los vehículos ingresen a las escalinatas que dan acceso al complejo, invadiendo con ello la acera que antes era para uso exclusivo de peatones.



▲ Av. México #371. © Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Como un intento de remediar lo anterior, City Towers Coyoacán construyó una angosta banqueta (y una jardinera) que resulta insuficiente para el libre tránsito de las y los peatones. Se desconoce si esta apropiación del espacio público goza de los permisos correspondientes por parte de las autoridades.

Fábrica y dulcería Laposse

En la acera que ocupa el predio #375, de la Av. México Coyoacán, las y los peatones no pueden transitar libremente por la acera, debido a que las y los trabajadores y visitantes de la Dulcería Laposse estacionan sus vehículos sobre la banqueta, ocupando buena parte de la misma. Incluso han marcado con líneas amarillas los espacios de estacionamiento que ocupan cotidianamente.



▲ Fábrica y dulcería Laposse. © [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Esquina de Av. Universidad y Real de Mayorazgo

En esta esquina, y sobre todo en Av. Universidad, siempre hay vehículos estacionados frente a la explanada del Metro Coyoacán. Estos vehículos pertenecen, en su mayoría, a los comerciantes ambulantes que venden sus productos en esta área y dificultan que las personas puedan acceder al transporte público sobre la Av. Universidad.



▲ Esquina Av. Universidad y Real de Mayorazgo.
© [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

PROBLEMÁTICAS DE TRÁNSITO VEHICULAR

Cuchilla en la confluencia de las calles de Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera.

- 1. Puerta A del Centro Cultural Roberto Cantoral.** En las inmediaciones de la puerta A del Centro Cultural Roberto Cantoral, justo en la confluencia de las calles de Mayorazgo de Higuera y Puente de Xoco, se genera una grave interrupción al libre tránsito de los vehículos, lo cual provoca embotellamientos, ruido y contaminación. Este problema se presenta principalmente en las calles de Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera y se debe a los vehículos particulares



▲ Intersección entre las calles Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera © [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

que se estacionan sobre las calles de Mayorazgo de Higuera, Mayorazgo de Orduña y Puente de Xoco, agravándose durante los frecuentes eventos que organiza “El Cantoral”.

Como ya indicamos anteriormente la confluencia de estas calles es problemática, pues ambas reciben un alto aforo vehicular, sobre todo en los horarios en los que normalmente se realizan los eventos de “El Cantoral”. Esta situación se agrava, tanto por el aumento de aforo para los asistentes a los eventos, como por la constante llegada de taxis que arriban justo a la puerta A de “El Cantoral” y se detienen para el descenso de pasajeros.

Además, durante los eventos, ni el personal del “El Cantoral”, ni las autoridades hacen acto de presencia para agilizar el flujo de taxis y vehículos de los asistentes, y tampoco los administradores de dicho centro cultural se hacen responsables de dotar de espacios de estacionamiento a sus visitantes, ni de generar un espacio adecuado para que los taxis realicen el ascenso y descenso de pasajeros.

2. Vértice sur de la jardinera. En este vértice de la jardinera que se ubica justo en la confluencia de la calle Puente de Xoco y de Mayorazgo de Higuera, ambas con dirección al



▲ Intersección Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera.
© Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

paso deprimido y el estacionamiento Mítikah, se presenta un alto riesgo de colisión de los vehículos que confluyen en este punto.

Este problema se originó en el diseño arquitectónico de la jardinera, en el cual, tanto los muros que sirven de guarnición, como la vegetación, impide la visibilidad a los vehículos que transitan en ambas calles, en el mismo sentido y que terminan encontrándose de manera súbita en Puente de Xoco. Esto se agrava con la alta velocidad a la que circulan los vehículos en los horarios de menor aforo vehicular.

Instituto Simón Bolívar

1. Bloqueo de calle Mayorazgo de Solís durante entrada y salida de alumnos. Se presenta tránsito lento en esta calle, el cual se extiende hasta Eje 8 Sur Popocatepetl y Mayorazgo de Higuera. Lo anterior es provocado por los padres y madres de familia que acuden a dejar y recoger a sus hijas e hijos, quienes estacionan sus vehículos en doble y triple fila, en ambas aceras frente a los accesos al Instituto Simón Bolívar.



▲ Instituto Simón Bolívar. © [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

El colegio no implementa las medidas adecuadas para agilizar el libre tránsito, ni para evitar que los vehículos no se estacionen de esa manera. Tampoco cuentan con un espacio para que las personas que dejan o recogen a sus hijos puedan estacionar sus vehículos.

2. Bloqueo de calle Mayorazgo de Solís (durante exámenes de selección de la UNAM). Se presenta un bloqueo temporal de la calle, en los horarios y fechas en los que se realiza el examen de admisión de la UNAM. Este bloqueo provoca embotellamiento en la calle de Mayorazgo de Solís y Mayorazgo de Higuera.

La causa de este bloqueo son los vehículos, padres, madres y acompañantes de los y las estudiantes que asisten a presentar el examen quienes, además de estacionar sus vehículos en doble fila, permanecen de pie en la entrada del Instituto Simón Bolívar, en el número 65 de la calle antes mencionada.

Esta institución renta sus instalaciones para realizar el examen, pero no se responsabiliza de generar un espacio adecuado y suficiente, tanto para el estacionamiento de



▲ Instituto Simón Bolívar. © Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

los vehículos, como para que las personas que acompañan a las y los aspirantes, puedan permanecer mientras les esperan.

A lo largo de la calle de Mayorazgo de Solís

En diversos momentos del día se presenta riesgo de accidentes de tránsito para vehículos y accidentes o colisión con vehículos para personas que transitan por esta calle, debido a que algunos vehículos ingresan a esta calle por la Av. Eje 8 Sur Popocatepetl y circulan en sentido contrario hasta su incorporación en Mayorazgo de Higuera.



▲ Calle Mayorazgo de Solís. © Google maps
[Consultado el 15 de Julio de 2024]

Cruce de Mayorazgo de Solís con Av. Eje 8 Sur Popocatepetl

El semáforo localizado en el cruce de estas vialidades (sobre Eje 8 Sur) hace que el tránsito sea lento tanto para los vehículos que provienen de Mayorazgo de Solís, como para aquellos que circulan por Av. Eje 8 Sur Popocatepetl. Esto se agrava en las horas pico.



▲ Intersección de la calle Mayorazgo de Solís y Av. Eje 8 Sur Popocatepetl. © Google maps
[Consultado el 15 de Julio de 2024]

Av. Universidad y Eje 8 Sur Popocatépetl

El semáforo localizado en el cruce de estas vialidades (sobre Eje 8 Sur), que permite el libre tránsito del Metrobús, hace que el tránsito sea lento en esta avenida. En ocasiones se forman embotellamientos que llegan hasta el cruce con Mayorazgo de Higuera, impidiendo el libre tránsito de vehículos en esta calle.

No existe señalética que indique que está prohibido dar vuelta en “U” sobre Av. Universidad. Los vehículos que lo hacen provocan tráfico.



▲ Intersección Av. Universidad y Eje 8 Sur Popocatépetl
© [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Cruce de las calles Puente de Xoco y San Felipe

En este cruce de calles existe un grave riesgo de accidentes, pues los vehículos que buscan ingresar hacia Gabriel Mancera, circulan a alta velocidad, sin detenerse en las esquinas y sin respetar el paso de los vehículos que provienen de la calle San Felipe. Lo anterior, es debido a que no hay topes o

reductores de velocidad adecuados en los cruces importantes de la calle de Puente de Xoco.



▲ Cruce de las calles Puente de Xoco y San Felipe. © Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Puente de Xoco hasta San Felipe

Durante las noches hay tránsito de vehículos pesados en sentido contrario, lo cual, por lo estrecho de la calle, ha generado incidentes de tránsito a lo largo de este tramo de la calle de Puente de Xoco. Algunos de estos vehículos son los que regresan o se dirigen a Mítikah para entregar mercancías y otros son vehículos de mudanzas. Los administradores de Mítikah no se hacen responsables de que los vehículos que trasladan sus insumos y mercancías lo hagan sin provocar problemas de tránsito.



▲ Calle Puente de Xoco. © Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Esquina de Av. Río Churubusco y San Felipe

Los vehículos de usuarios y trabajadores del Hospital San Ángel Inn se estacionan sobre la esquina de Río Churubusco y San Felipe, generando interrupción de libre tránsito de los vehículos, embotellamientos, ruido y contaminación.

Este problema se agrava con la fila que se forma a la entrada y salida de Mítikah, debido a que por las mañanas y por las noches, camiones de transporte de personal que labora tanto en el Hospital San Ángel Inn, como en Mítikah, se estacionan en la esquina de Río Churubusco y San Felipe. Los administradores del hospital no se hacen responsables de brindar estacionamiento a sus usuarios y trabajadores.



▲ Esquina de Av. Río Churubusco y Calle San Felipe © [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Frente a la Iglesia de San Sebastián

En el cruce de las calles Real de Mayorazgo y San Felipe, los vehículos de gran altura, provenientes de la descarga de mercancías y agua para el complejo comercial de Mítikah, quedan atorados en los cables de energía eléctrica, de televisión de paga, telefonía e internet. Esto, genera interrupción del libre tránsito de los vehículos, embotellamientos, ruido y contaminación. Lo anterior sucede porque los cables que-



▲ Calle Real de Mayorazgo, frente a la Iglesia de San Sebastián.
© [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

daron instalados a muy baja altura, pues no se contempló que en esta zona hubiera el tránsito constante de vehículos pesados y de gran altura. Es muy probable que la instalación no cumpla con la normatividad aplicable en la materia

Además, por la cantidad y peso, los cables se han colgado, disminuyendo más la altura a la que se encuentran. Los vecinos comentan que esta situación no se presentaba hasta que llegaron los mega proyectos inmobiliarios (antes no existían tantos cables) y sobre todo, hasta que empezaron a transitar los camiones provenientes de Mítikah. Ni las cableras, ni Mítikah, ni las autoridades de la Ciudad de México y la Alcaldía se responsabilizan de esta situación.

Av. Universidad y Real de Mayorazgo

En esta esquina, y sobre todo en Av. Universidad, siempre hay vehículos estacionados, frente a la explanada del Metro Coyoacán. Estos vehículos pertenecen, en su mayoría, a los



▲ Intersección Av. Universidad y Real de Mayorazgo .
© Google maps [Consultado el 15 de Julio de 2024]

comerciantes ambulantes que venden sus productos en esta plaza y provocan estancamiento del tránsito vehicular sobre el eje 2 Poniente Universidad. Lo cual se agrava con la existencia del semáforo que se ubica en el cruce de Universidad y Mayorazgo de Higuera.

PROBLEMÁTICAS DE ESTACIONAMIENTO

Incorporación de Mayorazgo de la Higuera a Puente Xoco

- 1. Inmediaciones de la Puerta A del Centro Cultural Roberto Cantoral**, los lugares de estacionamiento que usualmente utilizan los habitantes del Pueblo de Xoco que viven en las calles de Puente de Xoco, Mayorazgo de La Higuera y Mayorazgo de Orduña, son ocupados por personas que asisten a los eventos, cada vez más frecuentes, que

organiza el Centro Cultural Roberto Cantoral. Los administradores del recinto cultural no se hacen responsables de dotar de espacios de estacionamiento a sus visitantes.



▲ Incorporación de Mayorazgo de la Higera a Puente de Xoco.
© [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Por otro lado, es muy frecuente que, en los eventos de este recinto cultural se realicen filmaciones. Esto implica que las casas productoras encargadas de filmar ocupen espacios de estacionamiento y en muchas ocasiones, estacionan un mayor número de vehículos y en lugares distintos a los que les autoriza el permiso de filmación en bienes de uso común de la Ciudad de México o en la vía pública que tramitan ante Comisión de Filmaciones de la Secretaría de Cultura de la Ciudad de México, sin previo aviso a las personas que habitan las zonas afectadas ni a la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco.

2. Inmediaciones del Centro Cultural Bancomer-Oficinas de la SEP, en las inmediaciones de la cuchilla Puente de Xoco y Mayorazgo, las áreas de circulación vehicular son ocupadas como estacionamiento por trabajadores y trabajadoras de las oficinas de la SEP, quienes se estacionan indebidamente tanto en las aceras de la cuchilla,



▲ Inmediaciones del Centro Cultural Bancomer-Oficinas de la SEP
© [Google maps](#) [Consultado el 15 de Julio de 2024]

como en la incorporación a Puente de Xoco y Mayorazgo de Orduña.

Además, los vecinos reportan la presencia de “franeleros”, quienes desde muy temprano, apartan los lugares de estacionamiento y los “rentan” a los trabajadores y visitantes de las oficinas de la SEP mediante el pago de cuotas que ellos mismos fijan. Finalmente, los administradores de las oficinas y los directivos de la SEP no se responsabilizan de proporcionar suficientes lugares de estacionamiento para sus trabajadores y visitantes.

Mitad de la calle de Mayorazgo Solís, hasta Eje 8 Sur Popocatépetl

Los lugares de estacionamiento que usualmente utilizan los habitantes del Pueblo de Xoco son ocupados por vehículos que surten de agua y mercancías a Plaza Patio Universidad. Estos vehículos se estacionan (a veces en doble fila) a lo

largo de la calle de Mayorazgo de Solís para esperar su turno de descargar, ocupando lugares de estacionamiento y haciendo lento el tránsito. Además de lo anterior, los vecinos reportan la presencia de “franeleros” quienes impiden el estacionamiento en esta zona si no se les paga una cuota que ellos mismos fijan.



▲ Calle Mayorazgo de Solís.
© Google maps. [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Esquina de Av. México Coyoacán y Puente de Xoco

En la esquina formada por estas calles se presenta la obstrucción del estacionamiento y el libre tránsito de vehículos, debido a que en la acera sur de Puente de Xoco se estacionan vehículos pesados (grúa y camionetas), aparentemente descompuestos, que limitan el ingreso de vehículos, provenientes de México-Coyoacán hacia Puente Xoco, ocupando además lugares de estacionamiento a lo largo de esta acera, justo a un costado del INPI.



▲ Esquina Av. México Coyoacán y Puente de Xoco. © Google maps. [Consultado el 15 de Julio de 2024]



▲ Händel School y Templo Amistad Cristiana.
© Google maps. [Consultado el 15 de Julio de 2024]

Händel School y Templo Amistad Cristiana

Los lugares de estacionamiento que usualmente utilizan los habitantes del Pueblo de Xoco son ocupados por personas que asisten, tanto al Colegio Händel School, como al Templo Amistad Cristiana. Esta situación se agrava cuando hay eventos religiosos.

PROBLEMÁTICAS DE IMAGEN URBANA

Paradero del camión de la basura

Con la construcción del complejo de Mítikah el recorrido del camión de basura al interior del Pueblo de Xoco fue modificado, ésto implicó que los vecinos que viven en la calle de Real de Mayorazgo establecieron un acuerdo para definir e identificar con una pinta en el asfalto, un espacio frente a la vivienda marcada con el número 78 de la calle de Real de Mayo-



▲ Calle Real de Mayorazgo. © Google maps.
[Consultado el 15 de Julio de 2024]

razgo para que el camión de la basura se estacionara y los vecinos pudieran llevar su basura hasta ahí. También acordaron no estacionar vehículos en dicho lugar. Actualmente algunos vecinos del Pueblo de Xoco pretenden echar abajo el acuerdo previamente establecido y ocupar este espacio para estacionar sus vehículos.

Puesto de periódicos en Av. México Coyoacán y Puente de Xoco

La ubicación actual de este puesto de periódicos limita la visibilidad de los vehículos que ingresan a Puente de Xoco desde la Av. México Coyoacán, con riesgo de generar accidentes, tanto con los vehículos como con los peatones. Además limita la posibilidad de un cruce seguro para los peatones en esta intersección. Es importante reubicar el puesto de periódico, desplazándolo unos metros hacia Av. Coyoacán.



▲ Calle Real de Mayorazgo. © Google maps. [Consultado el 15 de Julio de 2024]

RESUMEN DE PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

PEATONAL

La falta de banquetas, su estado deficiente o insuficiente, y el hecho de que muchas son utilizadas como estacionamiento, sumado a los vehículos que circulan a alta velocidad (a veces en sentido contrario), representan un grave riesgo para la vida de las y los peatones. Esto afecta especialmente a las y los habitantes de Xoco, en particular a las personas de la tercera edad y aquellas con movilidad reducida.

Cuchilla en la confluencia de las calles de Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera: 1. Acera norte de Puente de Xoco, a la altura del #89, 2. Acera sur de Mayorazgo de Higuera, frente a la puerta A de "El Cantoral" y 3. Final de la cuchilla (lado sur), en la confluencia de las calles Mayorazgo de Higuera y Puente de Xoco:

- Vehículos que transitan a alta velocidad
- Alta densidad de vehículos
- Ausencia de banqueta
- Banqueta con obstáculos
- Uso de calle por parte de vehículos que asisten a CC "El Cantoral"
- Ausencia de pasos peatonales y reductores de velocidad

Cruce de Puente de Xoco y San Felipe:

- Vehículos que transitan a alta velocidad.
- Ausencia de paso peatonal y reductores de velocidad.

- Ausencia de paso de cebra que destaque el cruce de peatones.

Calle Puente de Xoco:

- Vehículos que transitan a alta velocidad.
- Alta densidad de vehículos.
- Ausencia de banqueteta.
- Banqueta con obstáculos o de tamaño insuficiente.

Calle San Felipe: 1. Entre Real de Mayorazgo y Eje 8 Sur Río Churubusco y 2. Entre Real de Mayorazgo y Puente de Xoco.

- Vehículos que transitan a alta velocidad y sentido contrario.
- Visibilidad limitada por la forma de la calle y ausencia medidas de seguridad (visibilidad).
- Alta densidad de vehículos.
- Ausencia de banquetetas.
- Banqueta reducida
- Banqueta con obstáculos

City Towers Coyoacán:

- Banqueta con obstáculos.

Dulcería Laposse:

- Banqueta con obstáculos.

Esquina de Eje 2 Poniente Universidad y Real de Mayorazgo:

- Banqueta con obstáculos.
- Presencia de vendedores ambulantes.

VEHICULAR

El tráfico generado por la gran afluencia de vehículos que se dirigen a escuelas, centros comerciales y otros puntos ajenos al Pueblo de Xoco afecta negativamente la movilidad de las y los habitantes locales, dificultando su tránsito cotidiano.

Cuchilla en la confluencia de las calles de Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera: 1. Puerta A del Centro Cultural Roberto Cantoral y 2. Vértice sur de la jardinera.

- Alta densidad vehicular.
- Tráfico por estacionamiento de vehículos (y taxis) de personas que asisten al CC “El Cantoral”.
- Ausencia de señalética y medidas de seguridad (visibilidad) para prevenir colisión vehicular.

Instituto Simón Bolívar: 1. Bloqueo de calle Mayorazgo de Solís durante entrada y salida de alumnos y 2. Bloqueo de calle Mayorazgo de Solís (durante exámenes de selección de la UNAM).

- Tráfico por estacionamiento de vehículos que dejan y recogen al alumnado.
- Tráfico durante proceso de examen de admisión a la UNAM.

A lo largo de la calle de Mayorazgo de Solís:

- Riesgo de colisión vehicular (vehículos en sentido contrario).

Cruce de Mayorazgo de Solís con Av. Eje 8 Sur Popocatepetl:

- Tráfico por presencia y tiempos de semáforo.

Av. Universidad y Eje 8 Sur Popocatépetl:

- Tráfico por presencia y tiempos de semáforo.
- Ausencia de señalética que impida vuelta en “U” sobre Av. Universidad.

Cruce de las calles Puente de Xoco y San Felipe:

- Tráfico debido a presencia de letrero “Hacia Gabriel Mancera”.
- Falta de reductores de velocidad.

Puente de Xoco hasta San Felipe:

- Circulación en sentido contrario de vehículos pesados (de carga).

Esquina de Av. Río Churubusco y San Felipe:

- Tráfico por estacionamiento de vehículos particulares y de transporte de personal.
- Sobrecarga de bahía de acceso a Mítikah.

Frente a la Iglesia de San Sebastián:

- Circulación de vehículos pesados que afectan los cables.
- Cables mal instalados.

Av. Universidad y Real de Mayorazgo:

- Tráfico por estacionamientos de vehículos de vendedores ambulantes.

ESTACIONAMIENTO

El uso de los espacios de estacionamiento en Xoco por parte de visitantes y empleados/as de escuelas, centros comerciales y otros puntos externos, sumado a la presencia de franeleros, reduce significativamente las oportunidades de estacionamiento para las y los residentes del Pueblo de Xoco.

Incorporación de Mayorazgo de la Higuera a Puente Xoco: 1. Inmediaciones de la Puerta A del Centro Cultural Roberto Cantoral y 2. Inmediaciones del Centro Cultural Bancomer-Oficinas de la SEP:

- Acaparamiento de estacionamiento por asistentes a eventos en el CC “El Cantoral”.
- Acaparamiento de estacionamiento por filmaciones en el CC “El Cantoral”.
- Acaparamiento de estacionamiento por trabajadoras y trabajadoras y visitantes de la SEP.
- Presencia de franeleros.

Mitad de la calle de Mayorazgo Solís, hasta Eje 8 Sur Popocatépetl:

- Acaparamiento de estacionamiento por vehículos que surten de agua y mercancía a Plaza Patio Universidad.
- Presencia de franeleros.

Esquina de Av. México-Coyoacán y Puente de Xoco

- Acaparamiento de estacionamiento por vehículos pesados (grúa y camionetas descompuestos).

Händel School y Templo Amistad Cristiana

- Acaparamiento de estacionamiento por asistentes a Händel School y Templo Amistad Cristiana.

IMÁGEN URBANA

El uso inadecuado de la infraestructura y equipamiento urbano, impacta en la movilidad, estacionamiento y libre circulación de vehículos y personas.

Paradero del camión de la basura:

- Modificación al punto de recolección de basura.
- Falta de cumplimiento de acuerdos vecinales.

Puesto de periódicos en Av. México Coyoacán y Puente de Xoco

- Obstrucción de la visibilidad para vehículos y peatones.
- Impide un cruce seguro para los peatones en esta intersección.

SOLUCIONES

Como se mencionó en los apartados de antecedentes y metodología, las y los vecinos que participaron en las reuniones de diagnóstico no sólo identificaron las problemáticas de movilidad y sus causas, sino que también propusieron soluciones desde sus perspectivas y necesidades. Además, la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco ya había realizado diagnósticos previos que incluían propuestas técnicas para abordar estos desafíos. Por lo tanto, es importante destacar que las soluciones planteadas en este diagnóstico se dividen en los siguientes enfoques:

1. Soluciones técnicas:⁹ Son las propuestas que la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco realiza. Se refieren a

⁹ Retomadas de diagnósticos previos elaborados por la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco, con el apoyo del Arq. Miguel Galicia Muñoz † y del Ing. Miguel Silva Conde, las cuales lamentablemente siguen vigentes. A esto se suman las contribuciones del Lic. Ricardo Rodríguez Herrera, maestrante en diseño y estudios urbanos por la Universidad Autónoma Metropolitana.

los estudios técnicos y las adecuaciones a la infraestructura urbana que consideramos necesarias para mejorar la movilidad al interior del Pueblo de Xoco.

2. Medidas administrativas: Se impulsarán reuniones de trabajo con autoridades responsables en temas de movilidad y tránsito como: SEDUVI y SEMOVI, entre otros. De manera complementaria y en caso de que los espacios de diálogo con grupos no prosperen o no se logren acuerdos, se recurrirá al uso de oficios, peticiones y solicitudes dirigidas a las instancias gubernamentales de la alcaldía o de la Ciudad de México.

3. Soluciones basadas en el diálogo: Estos diálogos buscan establecer procesos de negociación y acuerdos con diferentes actores internos del Pueblo de Xoco que permitan resolver los problemas. Estas soluciones se presentarán en forma de una agenda que guiará futuras reuniones.

4. Medidas jurídicas: Si las soluciones anteriores no funcionan o no se logran acuerdos, se utilizarán instrumentos jurídicos para presionar a favor de la resolución de los problemas.

[...] las y los vecinos que participaron en las reuniones de diagnóstico no sólo identificaron las problemáticas de movilidad y sus causas, sino que también propusieron soluciones desde sus perspectivas y necesidades.

SOLUCIONES TÉCNICAS PROPUESTAS EN DIAGNÓSTICOS PREVIOS DE LA ASAMBLEA CIUDADANA DEL PUEBLO DE XOCO

Definición y delimitación de áreas peatonales

Estrategia 1: Identificar y establecer áreas peatonales suficientes y seguras para circulación de personas, específicamente, banquetas o carriles a nivel de calle, en al menos uno de los costados de las calles, considerando la ampliación de las banquetas, la posibilidad de reubicar los postes y cableado de energía eléctrica, telefonía y videocámaras, verificando que dicho cableado e infraestructura esté instalada con base en todas las normas oficiales vigentes, aplicables en la materia.

Proponemos que se contemple la posibilidad de sustituir dichas instalaciones e infraestructura por un sistema de cableado subterráneo. Lo anterior busca eliminar los postes, y con ello beneficiar a las y los peatones, además de mejorar considerablemente la imagen del Pueblo de Xoco.

Sea cual fuere la opción que se tome, se debe atender con mayor urgencia:

- a)** Toda la calle de Puente de Xoco (Ver Plano 1 a Plano 8)
- b)** La calle de San Felipe principalmente en la sección que se ubica entre Real de Mayorazgo y Av. Río Churubusco (Ver del Plano 9 al 13)
- c)** La calle de Real de Mayorazgo, en la sección que se ubica entre la intersección con Puente de Xoco y la entrada principal de las instalaciones del IMER (Ver Plano 1).

Estrategia 2: Delimitar y proteger las áreas de circulación peatonal por medio de bolardos, boyas y señalización en piso de manera que estos elementos generen una división clara de las áreas para circulación de personas y las áreas de circulación de vehículos. Las calles y secciones de calles que requieren mayor atención al respecto son las mismas que se enumeraron en el punto anterior (Puente de Xoco. San Felipe y Real de Mayorazgo).

Estrategia 3: Habilitar cruces seguros y señalizados en las intersecciones de calles, con algún medio de reducción de velocidad de vehículos donde sea necesario:

- En el caso del cruce de Av. México Coyoacán y Puente Xoco, la intervención contempla un reductor de velocidad, la reconfiguración geométrica de las banquetas y la integración de elementos de seguridad que faciliten la visibilidad para la incorporación de los vehículos hacia la calle de Puente de Xoco, además de señalética que refiera que sólo es tránsito local y que destaque el límite de velocidad. (Ver Plano 1).
- Para el cruce de Puente Xoco y Mayorazgo de Higuera (en la cuchilla conformada por la confluencia de estas calles), se plantea igualmente un reductor de velocidad, la ampliación de la banqueta sobre Mayorazgo de Higuera, la reconfiguración de la isleta que se encuentra en el sitio aumentando su área ajardinada, la señalización correspondiente y la instalación de un espejo “ojo de pescado” que permita la visibilidad de los vehículos que se encuentran en dicha confluencia. Lo anterior con el fin de remarcar los flujos naturales que las personas se proponen en distintos puntos de cruce, los cuales se identifican con franjas peatonales

y elementos de seguridad y confinamiento. (Ver Plano 4 y Plano 5)

- Para el cruce de Puente de Xoco y San Felipe se requiere de un cruce peatonal elevado a nivel de banqueta para evitar que las y los peatones tengan que bajar y subir en cada cruce, y que además funciona como reductor de velocidad (Ver Plano 3)
- Para el cruce de San Felipe con Real de Mayorazgo se requiere la implementación de un cruce seguro a nivel de calle y la delimitación de corredores de circulación peatonal mediante la instalación de bolardos. (Ver Plano 9)

Definición y delimitación de áreas de circulación vehicular

Estrategia 1: Realizar un análisis de los aforos peatonales, ciclistas y vehiculares¹⁰ de las calles y avenidas que están dentro del Pueblo de Xoco y de aquellas que lo delimitan, y con ello generar propuestas de solución a los problemas derivados de sobrecarga en dichos aforos.

Estrategia 2: Definición clara de carriles de circulación vehicular y de bicicletas, con restricción de paso a vehículos pesados externos al Pueblo de Xoco que excedan en dimensiones el ancho de los carriles y la altura del cableado instalado con base en la normatividad oficial vigente. Los elementos de la

¹⁰ El último ejercicio de este tipo fue el que realizó la empresa de consultoría Ingeniería de Tránsito y Transportes S.A. de C.V. como parte del estudio de accesibilidad del desarrollo denominado Mítikah con la finalidad de cuantificar los posibles impactos que este pudiera generar a la red vial cuando opere al 100%. Cabe decir que este análisis se realizó cuando aún no se inauguraba ni operaba el complejo Mítikah.

estrategia 2 de la *Definición y delimitación de áreas peatonales* funcionan también para delimitar estas áreas de circulación vehicular, por lo que no implican un mayor gasto.

Estrategia 3: Definición y señalización de áreas permitidas para estacionamientos de vehículos particulares, vehículos de carga y pipas, con balizamiento y con boyas (donde sea posible), respetando en todo caso los espacios requeridos para entrada y salida de vehículos sobre las calles. Se requiere especial atención a las siguientes calles:

- Puente de Xoco (sobre todo en las inmediaciones del Centro Cultural Roberto Cantoral)
- Real de Mayorazgo
- San Felipe
- Xocotitla
- Mayorazgo de Higuera
- Mayorazgo de Orduña
- Mayorazgo de Solís

Estrategia 4: Verificar que los vehículos de carga que trasladan mercancías y agua que se estacionan en las inmediaciones del complejo Mítikah y de la Plaza Patio Universidad, no estén violando alguna normatividad vigente.

Esta estrategia estará complementada con los diálogos inter-vecinales y con otros actores involucrados en la problemática, que se explicarán a continuación.

Ajuste al proyecto de rehabilitación de la explanada del Metro Coyoacán

Estrategia 1: La eliminación de ciclovías. Debido a que ninguna de ellas cuenta con una conexión directa a otra ciclovía en la zona. Las vialidades más cercanas que cuentan con alguna infraestructura para el tránsito de ciclistas son la Av. Gabriel Mancera, en la colonia del Valle, y la calle Vicente Guerrero, en la Colonia del Carmen. Por lo tanto, consideramos que mantener la propuesta de ciclovías en el proyecto de rehabilitación representa en realidad un riesgo, tanto para las y los peatones, como para los mismos ciclistas (incluidos los usuarios de patines eléctricos).

Estrategia2: La reubicación de taxis, la cual sería trasladada al acceso de Plaza Arbolada.

Estrategia 3: Expansión de la banqueta que forma parte de la explanada Metro Coyoacán, con la intención de aumentar el espacio de tránsito de peatones. Así, esta banqueta pasaría de tener 3 metros de ancho a contar con casi 6 metros de ancho, lo cual permitiría brindar un espacio suficiente para los usuarios de los autobuses, los transeúntes, los usuarios del metro y demás personas que se dirijan tanto al complejo Mítikah, al Pueblo San Sebastián Xoco, al Hospital de Xoco, a la Cineteca, a Compositores, al IMER, o cualquier otro lugar dentro de nuestro Pueblo¹¹.

11 Tras el diálogo con el urbanista Oscar Gordillo de SEMOVI y personal de SEDUVI, consideraron sólo la ampliación a un metro en el área correspondiente al paradero de autobuses, pues la existencia de una jardinera dificulta la eliminación de la bahía de taxis y la expansión a seis metros en dicha área. Sin embargo, se considera factible la reubicación de esta jardinera, pues no cuenta con vegetación difícil de transportar, el árbol que contiene dicha jardinera está muerto, por ende, se sostiene la idea de incrementar el área en beneficio de las y los peatones, esto acorde a los objetivos en materia de movilidad de la Ciudad de México.

Estrategia 4: Instalación de un paradero que cuente con un resguardo para la lluvia y bancas para los usuarios de la ruta. Aún con esta instalación, las y los peatones cuentan con 4 metros de banqueta para desplazarse entre el paradero y la jardinera, evitando aglomeraciones con quienes esperan su transporte.

Estrategia 5: La ampliación del resguardo peatonal que actualmente cuenta con 1 metro de ancho, como resultado de eliminar la ciclovía. Con ello, este resguardo podría ser ampliado a 2 o 2.5 metros favoreciendo a las personas peatones y personas con sillas de ruedas o dificultad motora.

Estrategia 6: La reducción de las jardineras ubicadas en la Avenida Universidad. Esto permite continuar con áreas verdes y evita crear un embudo que dificulte el tránsito, tanto de las personas que harán uso del elevador y que se dirigen hacia la explanada del metro, como de quienes salen del metro hacia Río Churubusco.

Estrategia 7: Construcción de una escalera que pueda conectar la plaza Arbolada y la banqueta que rodea el Centro Coyoacán, en el lado sur de la calle de Real de Mayorazgo, la cual permitirá que las personas que van del metro Coyoacán al complejo Mítikah, cuenten con un acceso directo. Esto también beneficiará a reducir la carga de tránsito peatonal en la explanada del metro Coyoacán. La escalera que proponemos contempla un descanso y su respectivo pasamanos a cada lado.

Estrategia 8: La inclusión de piso podo táctil que guíe a las personas invidentes o con debilidad visual del metro hacia la Plaza Arbolada.

Estrategia 9: Nombrar la estación de autobuses como: “Pueblo San Sebastián Xoco”.

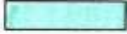

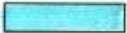





Estrategia 10: Habilitar el sendero que conecta puente de Xoco, la plaza Arbolada y Real de Mayorazgo como de uso únicamente peatonal, impidiendo el acceso a vehículos motorizados, bicicletas y patines eléctricos.

Estrategia 11: Destinar algunas áreas de la plaza Arbolada como espacios para pequeños comercios en kioscos fijos. Esto, además de evitar que la explanada del metro Coyoacán se sature de comercio informal, contribuirá a la generación de empleos para los pobladores de Xoco y a que ninguna cadena de comida rápida de la plaza Mítikah ocupe estos sitios.

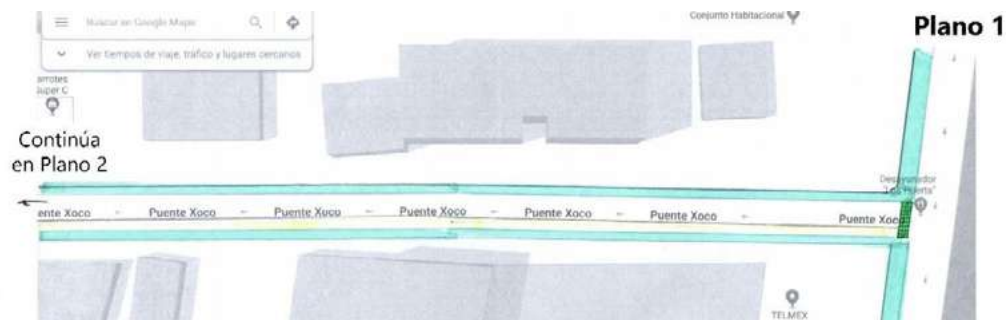
En el Plano 14 se muestra gráficamente la propuesta. Consideramos que los ajustes sugeridos son posibles, ya que no implican grandes reformas. Además de que su realización implicaría una mejora para los habitantes de Xoco, los usuarios del metro, las personas trabajadoras que laboran en la zona, las personas que visitan el complejo Mítikah y demás usuarios del transporte público en la zona.

Planos de las soluciones técnicas

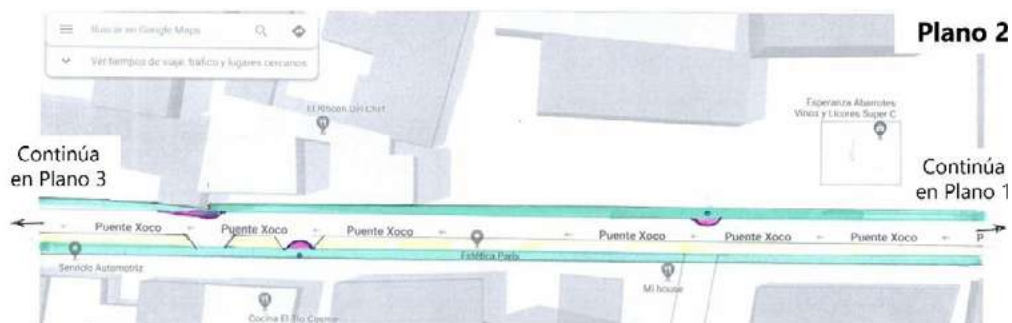
SIMBOLOGÍA

	BANQUETA EXISTENTE
	AMPLIACION O EXTENSION DE BANQUETA PARA PERMITIR CIRCULACION PEATONAL
	AREA DE CIRCULACION PEATONAL DELIMITADA
	AREA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DELIMITADA
	PASO PEATONAL A NIVEL DE BANQUETA
	PASO PEATONAL A NIVEL DE CALLE
	POSTE DE CONCRETO O DE MADERA EXISTENTE
	BOLARDO DE PROTECCION PEATONAL H=1M, φ=10CM

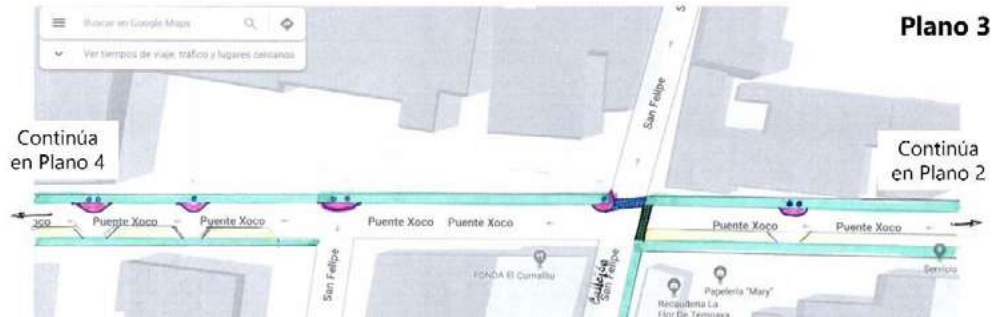
PLANO 1. Puente de Xoco



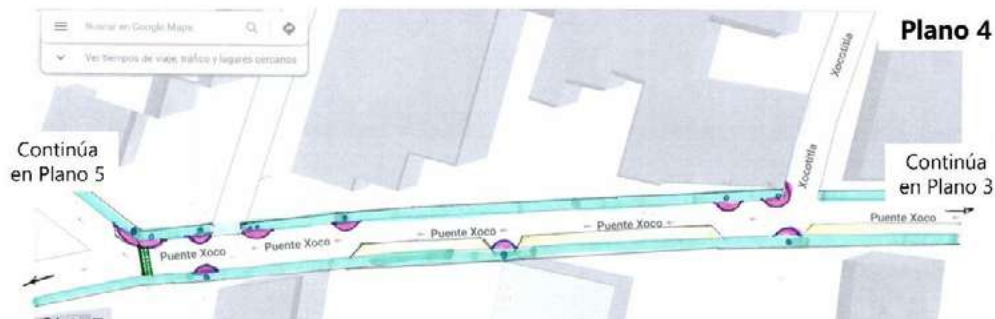
PLANO 2. Puente de Xoco



PLANO 3. Puente de Xoco



PLANO 4. Puente de Xoco



PLANO 5. Puente de Xoco



PLANO 6. Puente de Xoco



PLANO 7. Puente de Xoco



PLANO 8. Puente de Xoco



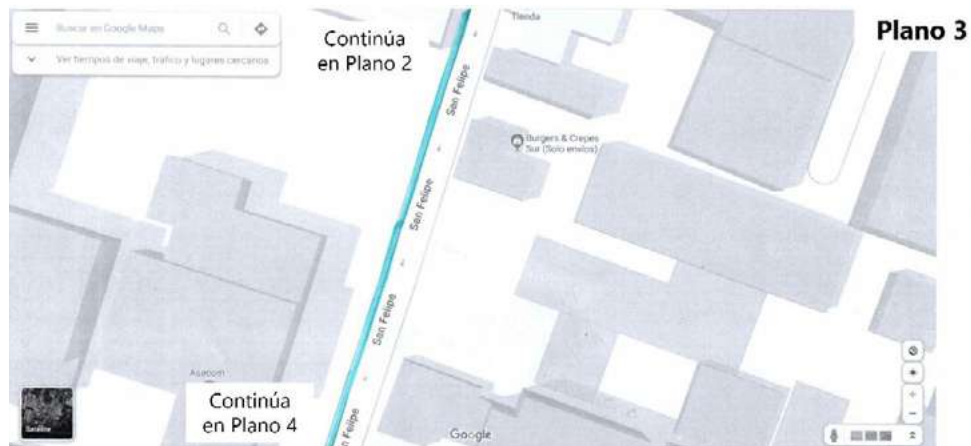
PLANO 9. San Felipe 1



PLANO 10. San Felipe 2



PLANO 11. San Felipe 3



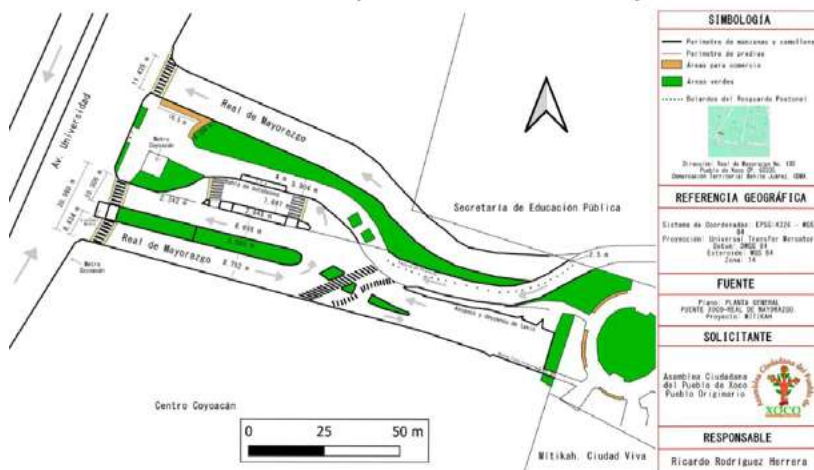
PLANO 12. San Felipe 4



PLANO 13. San Felipe 5



PLANO 14. Propuesta de Rehabilitación de la Explanada de Metro Coyoacán



SOLUCIONES BASADAS EN MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Se convocará a la realización de reuniones de trabajo con personas funcionarias de las dependencias de gobierno competentes y pertinentes en la solución a las problemáticas detectadas. En dichas reuniones se abordarán los siguientes puntos:

- 1.** Presentar y discutir todas las problemáticas y propuestas de solución planteadas por parte de la Asamblea Ciudadana del pueblo de Xoco, según las estrategias técnicas aquí delineadas.
- 2.** Solicitar la realización de un nuevo estudio técnico sobre los aforos peatonales, ciclistas y vehiculares, en las vialidades que se ubican al interior y en los límites del Pueblo de Xoco, toda vez que el último ejercicio de este tipo lo realizó la empresa de consultoría Ingeniería de Tránsito y Transportes S.A. de C.V. como parte del estudio de accesibilidad del desarrollo denominado Mítikah. Cabe destacar que este análisis se realizó cuando aún no se inauguraba ni operaba el complejo Mítikah.
- 3.** Identificar y agendar la realización o actualización de otros estudios técnicos pertinentes para dar solución a las problemáticas aquí presentadas.
- 4.** Definir agendas institucionales e interinstitucionales de trabajo, en las cuales se identifiquen las acciones a implementar, los tiempos para realizarlas y los funcionarios y dependencias responsables de implementarlas.

5. Identificar y acordar los mecanismos de consulta y participación de la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco, para la definición y seguimiento a las agendas de trabajo con los distintos funcionarios y dependencias involucradas.

SOLUCIONES BASADAS EN EL DIÁLOGO

Reuniones de trabajo con establecimientos

Es importante impulsar reuniones de trabajo entre las personas representantes de la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco y personas en cargos directivos y de administración de los diversos establecimientos culturales, comerciales, educativos y hospitalarios involucrados en las problemáticas que se muestran en el presente diagnóstico.

Los objetivos generales de dichas reuniones son los siguientes:

1. Presentar y discutir las problemáticas detectadas en el presente diagnóstico relacionadas con las actividades operativas de cada establecimiento, es decir, aquellas generadas por sus trabajadores, proveedores y usuarios.
2. Identificar soluciones y generar acuerdos por escrito para cada una de las problemáticas planteadas en la reunión.
3. Definir agendas de trabajo con acciones, tiempos y responsables.

4. Definir los mecanismos de seguimiento por parte de la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco para la implementación de las soluciones acordadas.

Algunos de los establecimientos con quienes se propone realizar dichas reuniones de diálogo y escucha, son:

- Centro Cultural Roberto Cantoral
- Colegio Simón Bolívar
- Händel School y Templo Amistad Cristiana
- Centro Cultural Banamex-Oficinas de la SEP
- Plaza comercial Patio Universidad
- Empresas proveedoras de los servicios de TV por cable, telefonía e internet
- Hospital San Ángel Inn
- Fábrica y dulcería Laposse
- City Towers Coyoacán
- Plaza Comercial Mítikah

Reuniones y acciones vecinales.

Como parte de las soluciones basadas en el diálogo y acciones vecinales, la Asamblea Ciudadana del Pueblo de Xoco, buscará implementar diversas reuniones y acciones entre las y los vecinos para dar solución a las problemáticas aquí delineadas, incluyendo:

1. Uso de espacios de estacionamiento
2. Uso de espacio público,
3. Diálogo sobre movilidad vehicular
4. Camión de la basura, entre otros acuerdos

RESUMEN DE SOLUCIONES

TÉCNICAS

- Definición y delimitación de áreas peatonales.
- Definición y delimitación de áreas de circulación vehicular.
- Ajuste al proyecto de rehabilitación de la explanada del Metro Coyoacán.

ADMINISTRATIVAS

- Reuniones de trabajo con funcionarios de las dependencias de gobierno competentes y pertinentes para dar solución a las problemáticas detectadas.

DIÁLOGO

- Reuniones de trabajo con establecimientos involucrados en problemáticas de movilidad.
- Reuniones y acciones vecinales.

