



Poder Legislativo de Querétaro



OP61 58253

03/09/26 09:01

274141-15E109T46AL03

Sistema de Control de Asunto:

Santiago de Querétaro, Qro., a 02 de septiembre de 2026

ASUNTO: Se presenta Exhorto

**HONORABLE PLENO DE LA SEXAGESIMA PRIMERA
LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERETARO.**

P R E S E N T E:

El suscrito, Diputado Independiente Enrique Antonio Correa Sada, en la LXI Legislatura del Estado de Querétaro, con fundamento en los artículos 18 fracción II de la Constitución Política del Estado de Querétaro y 42 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Querétaro, sometemos a la consideración de esta Honorable Representación Popular, el siguiente **"ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LOS AYUNTAMIENTOS DE QUERÉTARO, EL MARQUÉS Y CORREGIDORA, PARA QUE FORTALEZCAN LOS CRITERIOS DE PLANEACIÓN, EVALUACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS INMOBILIARIOS, A FIN DE GARANTIZAR QUE EL CRECIMIENTO URBANO SEA ACOMPAÑADO DE INFRAESTRUCTURA, CONECTIVIDAD Y CAPACIDAD SUFICIENTE DE MOVILIDAD"**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Que el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, mientras que el artículo 73, fracción XXIX-C, faculta al Congreso de la Unión para establecer las bases de concurrencia entre la Federación, las entidades federativas y los municipios en materia de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial; en consecuencia, la movilidad no puede entenderse únicamente como la posibilidad de transitar por una vialidad una vez que ésta existe, sino como un derecho que exige que las autoridades planifiquen, diseñen y administren el territorio de manera que las personas puedan desplazarse de forma segura, accesible, eficiente y sustentable, lo que implica necesariamente que el crecimiento de las ciudades sea acompañado por las condiciones de infraestructura necesarias para hacerlo posible.



2. Que el artículo 115, fracción V, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce a los municipios facultades para formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial, mientras que la fracción VI del mismo precepto establece que, cuando los centros urbanos formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los municipios deberán planear y regular de manera conjunta y coordinada su desarrollo; lo anterior resulta particularmente relevante para los municipios de Querétaro, El Marqués y Corregidora, cuyas dinámicas habitacionales, económicas, comerciales, laborales y de servicios han generado una zona metropolitana en la que los desplazamientos cotidianos de la población trascienden constantemente los límites político-administrativos municipales, por lo que una decisión de desarrollo urbano adoptada dentro de un municipio puede producir efectos directos sobre la movilidad de otro.

3. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la política de movilidad y seguridad vial debe desarrollarse bajo un enfoque sistémico, con mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno y mediante una visión integral que vincule la movilidad con las políticas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, además de reconocer expresamente el impacto de movilidad como el resultado de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías derivadas de obras y actividades públicas o privadas; por ello, la autorización de un desarrollo inmobiliario no puede analizarse exclusivamente desde la perspectiva del predio que habrá de ocupar, sino considerando las vialidades, intersecciones, rutas de transporte público, infraestructura peatonal y ciclista y demás elementos de movilidad que integran la zona en la que dicho desarrollo habrá de insertarse.

4. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece entre sus principios los de accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, habitabilidad, inclusión, igualdad, movilidad activa, multimodalidad, resiliencia, seguridad, sostenibilidad y transversalidad, de manera que el desarrollo de las ciudades debe orientarse a garantizar desplazamientos ágiles, seguros y accesibles, así como vías que cumplan adecuadamente sus funciones de movilidad y articulación de



servicios, equipamientos e infraestructura; por tanto, una planeación urbana que permita el crecimiento de grandes concentraciones habitacionales, comerciales, industriales o de servicios sin prever suficientes conexiones con la red vial existente y futura resulta incompatible con una visión moderna y sistémica del derecho a la movilidad.

5. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial deberán considerar la mejora de la infraestructura para la movilidad peatonal y no motorizada, la integración y fortalecimiento del transporte público, el diseño universal y la seguridad vial, por lo que la planeación de los nuevos desarrollos inmobiliarios debe prever condiciones adecuadas para las distintas formas de desplazamiento, incluyendo a las personas peatones, ciclistas, usuarias del transporte público, conductoras de vehículos particulares, prestadoras de servicios y vehículos de emergencia, evitando que el automóvil particular constituya la única alternativa efectiva para acceder o salir de una zona habitacional o de cualquier otro desarrollo urbano.

6. Que el artículo 68 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece diversas atribuciones de los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, entre ellas formular, aprobar, administrar y ejecutar sus programas municipales; participar en la planeación e implementación de los convenios de coordinación metropolitanos; celebrar convenios de coordinación con la Federación, las entidades federativas y otros municipios; y garantizar que las vías proporcionen condiciones adecuadas para todas las personas, independientemente del modo de transporte que utilicen; en consecuencia, los gobiernos municipales cuentan no solamente con facultades para intervenir en esta materia, sino con la responsabilidad de anticipar las consecuencias que el crecimiento urbano tendrá sobre sus sistemas de movilidad y de adoptar las medidas necesarias para evitar que la saturación de la infraestructura sea una consecuencia previsible de decisiones de desarrollo urbano.

7. Que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece que corresponde a los municipios formular, aprobar, administrar y ejecutar sus planes y programas municipales de desarrollo urbano, regular, controlar y vigilar los usos del suelo, participar



en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas, celebrar convenios de coordinación y expedir las autorizaciones, licencias o permisos de las acciones urbanísticas con estricto apego a los planes y programas de desarrollo urbano; por tanto, los municipios tienen la responsabilidad de garantizar que las nuevas acciones urbanísticas se incorporen de manera ordenada al territorio y sean compatibles con la infraestructura, los servicios y las condiciones de movilidad existentes y proyectadas, evitando que cada desarrollo sea considerado como una intervención aislada.

8. Que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece una previsión particularmente relevante para el objeto del presente Acuerdo al disponer que, tratándose de fraccionamientos o conjuntos urbanos, el propietario o promovente deberá asumir el costo de las obras viales y de los sistemas de movilidad necesarios para garantizar la conectividad entre la acción urbanística y el centro de población más cercano, en dimensiones y calidad suficientes para permitir el tránsito del transporte público que se genere; dicha disposición confirma que la infraestructura de movilidad no constituye un elemento accesorio o posterior al desarrollo inmobiliario, sino una condición directamente vinculada con la posibilidad de incorporar nuevas acciones urbanísticas al territorio y con la obligación de atender las externalidades que éstas produzcan.

9. Que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano contempla disposiciones en materia de resiliencia urbana y prevención de riesgos, estableciendo la necesidad de desarrollar estrategias de gestión integral de riesgos y acciones que permitan a las ciudades incrementar su capacidad de respuesta ante situaciones adversas, por lo que estos principios deben trasladarse también a la planeación de la movilidad, procurando que las redes urbanas mantengan alternativas razonables de desplazamiento ante cierres viales, accidentes, obras públicas, inundaciones, deslaves, fallas de infraestructura, emergencias u otros acontecimientos que reduzcan temporalmente la capacidad de una determinada vía.

10. Que el Código Urbano del Estado de Querétaro tiene entre sus objetivos regular la planeación, fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, establecer las bases y procedimientos para la autorización y recepción de los diferentes desarrollos inmobiliarios,



definir sus características y establecer normas generales para las vialidades urbanas, de manera que el ordenamiento estatal reconoce expresamente que el desarrollo inmobiliario y la estructura vial forman parte de un mismo proceso de ordenamiento territorial y que la autorización de nuevas viviendas, comercios, industrias y demás usos urbanos debe guardar correspondencia con la infraestructura que habrá de servirles.

11. Que el Código Urbano del Estado de Querétaro establece que las vías públicas de acceso, enlace e integración de los desarrollos inmobiliarios con el área urbanizada de la ciudad o población correspondiente deberán ser realizadas por cuenta del desarrollador en cumplimiento de las condiciones que fije la autoridad competente, además de contemplar la necesidad de dejar los espacios para la conectividad y prever el crecimiento urbano de la zona, mientras que también dispone que los proyectos de desarrollos inmobiliarios para uso habitacional deberán garantizar su enlace e integración con zonas ya urbanizadas, salvo las excepciones previstas por la propia legislación; en consecuencia, el marco jurídico estatal reconoce que los desarrollos inmobiliarios no deben concebirse como unidades aisladas, sino como piezas que deben integrarse física y funcionalmente con la ciudad existente y con su crecimiento futuro.

12. Que el artículo 155 del Código Urbano del Estado de Querétaro establece que las vialidades públicas constituyen elementos de la red de transporte que permiten el acceso a la vivienda, instalaciones, equipamiento y demás espacios construidos, así como el enlace e integración del desarrollo inmobiliario con la ciudad, y reconoce que dichas vialidades constituyen espacios comunes para peatones, ciclistas, transporte colectivo y vehículos particulares, determinando que sus características deben considerar la afluencia vehicular motorizada y no motorizada, así como que el ancho y las dimensiones de las vialidades deberán determinarse conforme a la carga vehicular o al desarrollo potencial de la zona; por ello, el propio ordenamiento estatal establece que la infraestructura vial debe proyectarse no solamente para atender las condiciones presentes, sino también para responder al crecimiento futuro del territorio.



13. Que el Código Urbano del Estado de Querétaro contempla supuestos en los que un desarrollo inmobiliario puede encontrarse dentro del área de influencia territorial de dos o más municipios, estableciendo mecanismos de coordinación para garantizar la dotación de servicios e infraestructura y reconociendo con ello que las acciones urbanísticas pueden producir efectos que trascienden los límites administrativos de un Ayuntamiento; esta previsión adquiere especial relevancia en la zona metropolitana de Querétaro, donde los desplazamientos cotidianos no reconocen fronteras municipales y donde una vialidad localizada en un municipio puede recibir diariamente flujos generados por desarrollos autorizados en otro, haciendo indispensable una perspectiva metropolitana para evaluar las consecuencias de las decisiones de desarrollo urbano.

14. Que la realidad reciente de la zona metropolitana de Querétaro demuestra de manera concreta la necesidad de fortalecer esta visión preventiva, pues durante 2026 las obras federales relacionadas con la carretera México-Querétaro y con el Tren México-Querétaro han requerido cierres, reducciones de carriles, contraflujos y modificaciones temporales a la circulación en vialidades estratégicas de la zona metropolitana, y el propio Municipio de Querétaro informó que los cierres en la carretera federal 57 generaron una mayor concentración de carga vehicular en avenida Constituyentes, principalmente proveniente de distintos puntos de los municipios de El Marqués y Querétaro, incrementando los tiempos de traslado debido a la reducción de las alternativas de movilidad disponibles; esta situación constituye un ejemplo concreto de cómo la disminución de capacidad de una sola vía puede trasladar rápidamente grandes volúmenes de tránsito hacia otros corredores urbanos.

15. Que las afectaciones derivadas de las obras del Tren México-Querétaro y de los cierres en la carretera federal 57 permiten identificar un problema estructural que trasciende las obras específicas que actualmente se ejecutan, consistente en que cuando una red urbana depende excesivamente de unas cuantas vialidades principales, cualquier reducción temporal de su capacidad puede trasladar grandes volúmenes de tránsito hacia rutas secundarias, generando saturación, mayores tiempos de traslado y afectaciones que se extienden a zonas habitacionales, comerciales y de servicios; por ello, la experiencia reciente demuestra la importancia de contar con rutas alternativas, conexiones



suficientes y una estructura vial capaz de distribuir los flujos de movilidad incluso durante periodos de contingencia.

16. Que los fenómenos naturales constituyen igualmente un factor que debe ser considerado dentro de la planeación preventiva de la movilidad, toda vez que durante la temporada de lluvias pueden presentarse inundaciones, encharcamientos, deslaves, árboles caídos, afectaciones a infraestructura y cierres preventivos de vialidades, situaciones que pueden inutilizar temporalmente determinados corredores y obligar a concentrar el tránsito en las rutas disponibles; en consecuencia, una red de movilidad adecuada no puede ser diseñada únicamente para condiciones ordinarias, sino que debe contemplar escenarios extraordinarios que permitan mantener alternativas de desplazamiento para la población y los servicios de emergencia.

17. Que la vulnerabilidad de una red de movilidad no depende únicamente del número de vehículos que circulan, sino también de su estructura, conectividad y capacidad para ofrecer alternativas cuando alguno de sus componentes pierde temporalmente su funcionalidad, por lo que un desarrollo inmobiliario de gran magnitud que concentre sus desplazamientos en una sola vialidad puede funcionar aparentemente de manera adecuada mientras ésta conserva toda su capacidad, pero ante una obra, accidente, inundación, cierre temporal o cualquier otra contingencia puede provocar una concentración inmediata del tránsito en las pocas rutas disponibles; por ello, la planeación urbana debe incorporar criterios de redundancia y resiliencia de la red de movilidad, procurando que las nuevas acciones urbanísticas cuenten, de acuerdo con sus características y previo análisis técnico, con conexiones suficientes que permitan distribuir los desplazamientos y mantener alternativas razonables ante escenarios extraordinarios.

18. Que el impacto de un desarrollo inmobiliario debe analizarse desde una perspectiva acumulativa, pues no resulta suficiente determinar si un proyecto individual puede ser atendido por la infraestructura existente sin considerar los desarrollos previamente autorizados, aquellos que se encuentren en construcción o consolidación y los proyectos que razonablemente puedan incorporarse posteriormente a la misma zona de influencia; la suma de múltiples desarrollos, cada uno de los



cuales pudiera resultar aparentemente manejable de manera individual, puede producir un efecto significativamente mayor sobre una misma vialidad, intersección o corredor de movilidad, por lo que resulta indispensable considerar el impacto acumulativo de la urbanización en aquellas zonas que presenten crecimiento acelerado.

19. Que la finalidad del presente Acuerdo no consiste en obstaculizar el desarrollo inmobiliario ni frenar el crecimiento económico de Querétaro, sino en procurar que dicho crecimiento sea ordenado, sustentable y acompañado de la infraestructura necesaria para atender las nuevas demandas que genera, toda vez que la construcción de vivienda, centros comerciales, parques industriales, oficinas, escuelas, hospitales y demás equipamientos constituye una actividad necesaria para atender el crecimiento poblacional y fortalecer la economía de la entidad, pero cada nueva vivienda, centro de trabajo, establecimiento o equipamiento representa también nuevos desplazamientos y, por tanto, una demanda adicional de infraestructura y servicios de movilidad; en consecuencia, el reto consiste en evitar que el crecimiento urbano ocurra de manera desvinculada del crecimiento de la infraestructura que habrá de sostenerlo.

20. Que resulta necesario fortalecer los mecanismos municipales para que, al analizar nuevos desarrollos inmobiliarios, no solamente se determine si éstos cuentan con un acceso inmediato suficiente, sino también si la estructura vial y de movilidad de su zona de influencia cuenta con capacidad presente y futura para absorber razonablemente los desplazamientos que habrán de generarse, considerando, según las características y magnitud de cada proyecto, la continuidad de las vialidades existentes y proyectadas, la posibilidad técnica de generar conexiones adicionales, la distribución de los flujos de entrada y salida, la accesibilidad peatonal y ciclista, la integración con el transporte público, los accesos para vehículos de emergencia, la capacidad de las intersecciones, las condiciones de seguridad vial y las medidas de mitigación que resulten necesarias.

21. Que debe evitarse que grandes concentraciones habitacionales, comerciales, industriales o de servicios queden estructuralmente condicionadas a una única ruta de acceso o salida cuando, conforme a los estudios técnicos, existan alternativas razonables de conexión que permitan mejorar



la distribución de los flujos, sin que ello implique establecer de manera rígida que todo desarrollo inmobiliario deba contar con un número determinado de accesos, toda vez que las características topográficas, urbanísticas, ambientales, jurídicas y técnicas de cada predio son distintas, sino que corresponde a la autoridad determinar, con base en estudios objetivos, cuándo la ausencia de alternativas representa un riesgo de saturación, aislamiento o vulnerabilidad para la población.

22. Que la propia estructura administrativa del Municipio de Querétaro demuestra que el análisis de los efectos del desarrollo urbano sobre la movilidad ya forma parte de las responsabilidades de las autoridades municipales, al contar con áreas encargadas del desarrollo urbano, la movilidad y la evaluación de los impactos derivados de nuevos desarrollos, así como con mecanismos de seguimiento de los desarrollos inmobiliarios autorizados; por ello, resulta viable fortalecer dichos instrumentos para incorporar con mayor profundidad criterios relacionados con conectividad, capacidad de la red, impacto acumulativo, rutas alternativas y resiliencia de la infraestructura.

23. Que el Municipio de El Marqués cuenta igualmente con procedimientos administrativos relacionados con estudios de impacto vial, autorizaciones de acceso a predios para vialidades municipales y estudios de impacto urbano, particularmente respecto de proyectos que pueden generar conflictos con sus accesos y salidas, lo que evidencia la existencia de instrumentos administrativos que pueden ser fortalecidos para que la evaluación de nuevos desarrollos permita valorar no solamente su funcionamiento interno, sino también sus efectos sobre la red de movilidad existente, proyectada y potencial de la zona en la que habrán de insertarse.

24. Que la coordinación entre los municipios de Querétaro, El Marqués y Corregidora resulta indispensable para atender integralmente esta problemática, debido a que las dinámicas metropolitanas generan diariamente desplazamientos entre los tres municipios y hacen que determinadas vialidades reciban flujos generados por desarrollos localizados fuera de su jurisdicción, de manera que la decisión de autorizar un desarrollo dentro de un municipio puede incrementar la demanda sobre infraestructura ubicada en otro; por ello, las decisiones de desarrollo urbano deben considerar sus posibles efectos metropolitanos y fortalecer los mecanismos de coordinación con los



municipios colindantes y con las autoridades estatales competentes, particularmente cuando exista continuidad urbana o cuando los desplazamientos generados por un proyecto necesariamente utilicen infraestructura localizada fuera del territorio donde éste se desarrolla.

25. Que la problemática expuesta obliga a transitar de una lógica reactiva a una lógica preventiva, pues la respuesta tradicional ante la saturación vial consiste en ampliar carriles, modificar sentidos de circulación, instalar semáforos, habilitar contraflujos o buscar rutas alternas una vez que el problema ya se encuentra presente, cuando muchas de estas medidas resultan costosas, tardías y, en ocasiones, insuficientes para resolver una estructura urbana que desde su origen fue diseñada sin suficientes alternativas de conexión; por ello, la planeación urbana debe anticiparse al problema y no esperar a que la población habite los desarrollos, aumente el número de vehículos y las vialidades se encuentren saturadas para comenzar a determinar qué infraestructura hacía falta.

26. Que, en consecuencia, resulta necesario exhortar a los Ayuntamientos de Querétaro, El Marqués y Corregidora para que fortalezcan los criterios utilizados en la autorización de nuevos desarrollos inmobiliarios, de manera que el crecimiento urbano sea acompañado de infraestructura de movilidad suficiente, conectada, segura, accesible, multimodal y resiliente, considerando no solamente las necesidades inmediatas del proyecto, sino también el crecimiento potencial de la zona y los impactos acumulativos que puedan generarse, procurando que las nuevas acciones urbanísticas se integren adecuadamente a la ciudad y que las personas puedan acceder y salir de sus viviendas, centros de trabajo, establecimientos y equipamientos mediante distintas alternativas de movilidad, garantizando asimismo condiciones adecuadas para peatones, ciclistas, transporte público y vehículos de emergencia.

27. Que el crecimiento de Querétaro constituye una oportunidad para construir una ciudad mejor conectada, más segura y más resiliente, pero para que dicho crecimiento sea sustentable resulta indispensable que la vivienda y la infraestructura avancen de manera conjunta, pues cada nuevo desarrollo inmobiliario representa también nuevos viajes, nuevos usuarios de la vía pública y una nueva demanda de infraestructura; por ello, no puede continuarse con una lógica en la que primero



se autorice y construya la vivienda y posteriormente se determine cómo habrán de desplazarse las personas que la habitan, sino que debe consolidarse una visión en la que el desarrollo urbano y la movilidad sean planeados como componentes inseparables de una misma política pública, bajo el principio de que el crecimiento urbano debe estar acompañado necesariamente por crecimiento, conectividad, diversificación y resiliencia de la infraestructura de movilidad, evitando que las decisiones actuales de desarrollo territorial generen las condiciones para los congestionamientos y problemas de movilidad que la población tendrá que enfrentar en el futuro.

Por lo anteriormente expuesto, La Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Querétaro emite el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LOS AYUNTAMIENTOS DE QUERÉTARO, EL MARQUÉS Y CORREGIDORA, PARA QUE FORTALEZCAN LOS CRITERIOS DE PLANEACIÓN, EVALUACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS INMOBILIARIOS, A FIN DE GARANTIZAR QUE EL CRECIMIENTO URBANO SEA ACOMPAÑADO DE INFRAESTRUCTURA, CONECTIVIDAD Y CAPACIDAD SUFICIENTE DE MOVILIDAD.

ÚNICO. La Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Querétaro exhorta respetuosamente a los Ayuntamientos de los municipios de Querétaro, El Marqués y Corregidora, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y en el marco de sus instrumentos de planeación urbana, desarrollo territorial y movilidad, fortalezcan los criterios, mecanismos y condiciones aplicables a la autorización, aprobación y desarrollo de nuevos fraccionamientos, condominios, conjuntos habitacionales, desarrollos comerciales, industriales y, en general, proyectos inmobiliarios que por su magnitud, densidad, uso de suelo o generación de viajes puedan producir impactos relevantes sobre la movilidad, a efecto de garantizar que el crecimiento urbano sea acompañado de infraestructura y conectividad suficiente, segura, accesible, multimodal y proporcional a la demanda de movilidad que dichos desarrollos generen.



Para tal efecto, se exhorta a los Ayuntamientos para que, dentro de los procedimientos y estudios técnicos que correspondan, no se evalúe de manera aislada el impacto de cada desarrollo inmobiliario sobre su acceso inmediato, sino que se considere la capacidad y funcionamiento de la red vial y de movilidad existente, las vialidades proyectadas, los desarrollos previamente autorizados y aquellos que se encuentren en proceso de ejecución o consolidación dentro de su zona de influencia, con el propósito de identificar y prevenir impactos acumulativos que puedan provocar saturación, pérdida de conectividad o dependencia excesiva de una misma vialidad.

Asimismo, se exhorta a que, atendiendo a las características y magnitud de cada proyecto, se procure que los nuevos desarrollos cuenten con condiciones suficientes de conectividad con la estructura urbana existente y futura, evitando, en la medida técnica y jurídicamente posible, que grandes concentraciones de población, viviendas, comercios, centros de trabajo o servicios dependan de una única vialidad para sus desplazamientos de entrada y salida, y promoviendo la existencia de rutas alternativas que permitan distribuir los flujos de movilidad y mantener condiciones adecuadas de operación ante accidentes, obras, cierres viales, fenómenos naturales, emergencias u otras circunstancias extraordinarias.

De igual manera, se exhorta a que las autorizaciones y medidas de mitigación derivadas de los estudios correspondientes contemplen, de acuerdo con las características de cada proyecto, infraestructura y condiciones de movilidad para peatones, ciclistas, transporte público, vehículos particulares y vehículos de emergencia, procurando la continuidad de banquetas, cruces peatonales, infraestructura ciclista, accesibilidad universal, espacios y condiciones adecuadas para la operación del transporte público, así como la conexión de las vialidades internas de los desarrollos con la red vial existente y con las vialidades previstas en los instrumentos de planeación.

En aquellos casos en que los estudios técnicos determinen que un proyecto inmobiliario generará una demanda adicional que pueda comprometer la capacidad o funcionamiento de la red de movilidad, se exhorta a los Ayuntamientos a que, dentro del ámbito de sus atribuciones y conforme a la legislación aplicable, establezcan las medidas de mitigación, adecuación o infraestructura necesarias y proporcionales al impacto generado, procurando que el crecimiento de la demanda de movilidad sea



acompañado de las condiciones de infraestructura necesarias para atenderla y evitando trasladar a la población usuaria de las vialidades los costos derivados de una planeación insuficiente.

Asimismo, se exhorta a los Ayuntamientos de Querétaro, El Marqués y Corregidora para que, cuando la ubicación, magnitud, densidad, uso de suelo o generación de viajes de un proyecto permita prever impactos que trasciendan los límites territoriales del municipio, fortalezcan los mecanismos de coordinación con los municipios colindantes y con las autoridades estatales competentes, a fin de que las decisiones de desarrollo urbano sean compatibles con la planeación integral de la movilidad de la zona metropolitana.

Finalmente, se exhorta a los Ayuntamientos para que, dentro del ámbito de sus competencias y respetando los derechos adquiridos y las disposiciones jurídicas aplicables, identifiquen los desarrollos inmobiliarios previamente autorizados que se encuentren pendientes de ejecución, en proceso de construcción o de consolidación y que, por su ubicación o magnitud, puedan representar una presión significativa sobre vialidades que actualmente presenten condiciones de saturación o limitada conectividad, con el propósito de identificar oportunamente las necesidades de infraestructura, conectividad y medidas de mitigación que resulten técnica y jurídicamente procedentes.

Lo anterior, bajo el principio de que el crecimiento urbano debe ser acompañado por condiciones suficientes de movilidad, de manera que la autorización de nuevas viviendas, comercios, centros de trabajo y demás desarrollos no se traduzca en una demanda de desplazamientos que exceda de manera previsible la capacidad de la infraestructura existente, ni genere zonas urbanas aisladas o dependientes de una sola ruta de acceso y salida.

La planeación urbana debe anticiparse al problema y no reaccionar frente al congestionamiento una vez que éste se encuentra consolidado. Cada nuevo desarrollo inmobiliario representa también nuevos viajes, nuevos usuarios de la vía pública y una nueva demanda de infraestructura; por ello, el crecimiento de la ciudad debe traducirse necesariamente en crecimiento, conectividad y diversificación de las alternativas de movilidad.



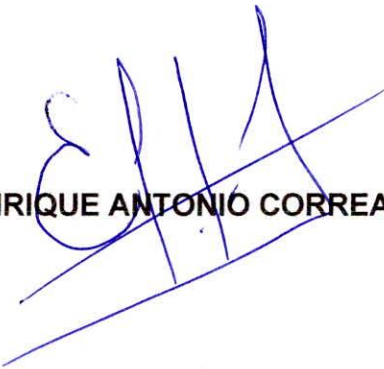
TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente Acuerdo en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro, "La Sombra de Arteaga".

SEGUNDO. Remítase el presente Acuerdo a los Ayuntamientos de los municipios de Querétaro, El Marqués y Corregidora, para su conocimiento y atención en el ámbito de sus respectivas competencias.

ATENTAMENTE

**LXI LEGISLATURA
DIPUTADO INDEPENDIENTE**


DIP. ENRIQUE ANTONIO CORREA SADA

HOJA DE FIRMAS DEL SIGUIENTE DEL SIGUIENTE "ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LOS AYUNTAMIENTOS DE QUERÉTARO, EL MARQUÉS Y CORREGIDORA, PARA QUE FORTALEZCAN LOS CRITERIOS DE PLANEACIÓN, EVALUACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS INMOBILIARIOS, A FIN DE GARANTIZAR QUE EL CRECIMIENTO URBANO SEA ACOMPAÑADO DE INFRAESTRUCTURA, CONECTIVIDAD Y CAPACIDAD SUFICIENTE DE MOVILIDAD"