



Poder Legislativo de Querétaro



OP61

58980

09/09/26 10:34

274870-53MR0934AA09

Sistema de Control de Asunto:

Santiago de Querétaro, Qro., a 09 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 **“EXHORTO ' QUE EL TRÁFICO NO NOS GANE ' , POR EL CUAL LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA PRESIDENCIA MUNICIPAL DE QUERÉTARO CONSOLIDAR Y FORTALECER EL MODELO DE AUXILIARES VIALES Y GESTIÓN DINÁMICA DEL TRÁNSITO EN PUNTOS ESTRATÉGICOS DEL MUNICIPIO.”**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Que el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, las políticas públicas relacionadas con la movilidad deben orientarse a garantizar de manera efectiva las condiciones que permitan a las personas ejercer sus derechos durante sus desplazamientos cotidianos.
2. Que el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce expresamente que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este reconocimiento constitucional obliga a las autoridades de los distintos órdenes de gobierno a desarrollar acciones encaminadas no solamente a ampliar la infraestructura vial, sino también a procurar que la infraestructura existente sea gestionada y utilizada de manera eficiente, segura y acorde con las necesidades reales de la población.



3. Que el artículo 115, fracción III, inciso h), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce a los municipios la función y servicio público de seguridad pública, en los términos del artículo 21 constitucional, así como policía preventiva municipal y tránsito; asimismo, el régimen constitucional municipal permite a los ayuntamientos ejercer sus atribuciones y desarrollar las disposiciones administrativas necesarias para atender las necesidades de sus habitantes dentro del ámbito de sus competencias. En este sentido, la gestión del tránsito constituye una función pública estrechamente vinculada con la seguridad vial y con el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad.

4. Que el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos faculta al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial, y que, en cumplimiento de dicho mandato constitucional, el 17 de mayo de 2022 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableciendo principios y bases de aplicación general para garantizar el derecho a la movilidad y la seguridad vial en todo el territorio nacional.

5. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la movilidad debe desarrollarse bajo principios como la seguridad, accesibilidad, calidad, eficiencia y progresividad, orientados a que los sistemas de movilidad, la infraestructura y los servicios funcionen de manera óptima y respondan a las necesidades de las personas, maximizando los desplazamientos ágiles y asequibles y procurando el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles. Bajo esta perspectiva, la gestión eficiente de las vialidades no puede limitarse a la construcción de nueva infraestructura, sino que debe considerar también mecanismos de operación capaces de responder a las condiciones cambiantes del tránsito.

6. Que el artículo 68 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece diversas atribuciones a cargo de los municipios, entre ellas formular, aprobar, administrar y ejecutar programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, así como conducir, evaluar y vigilar la política correspondiente conforme a los principios y a la jerarquía de la movilidad. Lo anterior resulta particularmente relevante para el presente exhorto, pues permite que los gobiernos municipales adopten y evalúen estrategias operativas que respondan a las condiciones específicas de sus vialidades y a las necesidades de quienes las utilizan.



7. Que, en el ámbito estatal, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad y equidad, lo que implica que las autoridades estatales y municipales deben orientar sus políticas públicas a la generación de condiciones efectivas para que las personas puedan desplazarse de manera segura, ordenada y eficiente.

8. Que la Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro establece las bases de organización y funcionamiento de los municipios, contemplando dentro de su estructura las funciones relacionadas con la seguridad pública, tránsito y policía de proximidad, así como la supervisión de las funciones y desempeño del tránsito municipal y la implementación de programas en dicha materia. Por ello, corresponde a las autoridades municipales diseñar y ejecutar las medidas que resulten necesarias para atender las condiciones particulares de circulación que se presenten dentro de su territorio.

9. Que, en congruencia con lo anterior, el Municipio de Querétaro cuenta con una Secretaría de Movilidad encargada de proponer y ejecutar la política pública municipal en materia de movilidad, mientras que su Reglamento reconoce expresamente la necesidad de intervenir en la planeación, gestión y operación de las vialidades, así como de desarrollar acciones encaminadas a atender los problemas de circulación y los puntos de conflicto vial. En consecuencia, existe dentro de la propia administración municipal una estructura institucional con atribuciones para implementar, evaluar y perfeccionar estrategias de gestión del tránsito.

10. Que la experiencia reciente derivada de las obras del Tren México-Querétaro constituye un caso concreto que permite observar los beneficios potenciales de una gestión dinámica del tránsito. Ante la reducción de carriles y las modificaciones a la circulación en el boulevard Bernardo Quintana, el Municipio de Querétaro implementó un operativo especial que incluyó más de 170 auxiliares viales, 26 cruceros con semáforos en destello, monitoreo permanente mediante cámaras y drones, así como ajustes operativos para facilitar la circulación.

11. Que dicho operativo no solamente representó una respuesta temporal frente a las afectaciones ocasionadas por las obras, sino que permitió poner a prueba un modelo de gestión vial basado en la intervención directa y oportuna de personal especializado, la modificación de esquemas semaforicos, la observación permanente del comportamiento del tránsito y la capacidad de ajustar las condiciones de circulación conforme a la demanda vehicular. De acuerdo con información oficial del Municipio, durante una de las etapas del operativo se atendió



un flujo vehicular de hasta 60 mil unidades diarias, con una fuerza operativa superior a 250 personas al sumar a los auxiliares viales, el personal de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro y de la Secretaría de Movilidad municipal.

12. Que el propio Municipio de Querétaro informó que las medidas implementadas permitieron mejorar la circulación durante las distintas etapas de las obras y que la estrategia tomó como referencia experiencias previas, entre ellas el operativo realizado en avenida Corregidora, lo que demuestra que la gestión dinámica del tránsito no constituye una medida aislada, sino una herramienta que puede perfeccionarse a partir de la experiencia acumulada y aplicarse en diferentes puntos de la ciudad conforme a las condiciones particulares de cada vialidad.

13. Que, de manera particularmente relevante, el 3 de septiembre de 2026 el Presidente Municipal de Querétaro anunció que el operativo de auxiliares viales implementado con motivo de las obras del Tren México-Querétaro permanecerá de forma permanente en vialidades aledañas a Bernardo Quintana, señalando expresamente que la decisión deriva de los resultados obtenidos durante el operativo. Asimismo, se informó que se mantendrán semáforos intermitentes y auxiliares viales en diversos puntos estratégicos, entre ellos Prolongación Bernardo Quintana a la altura de Milenio, Calzada de los Arcos y Hércules, Calzada de los Arcos en su intersección con Bernardo Quintana, Avenida Universidad, Roncopollo, Álamos e Industrialización.

14. Que el reconocimiento público realizado por el propio Municipio respecto de los resultados obtenidos permite advertir que las medidas adoptadas durante una situación extraordinaria pueden trascender la naturaleza temporal que originalmente las motivó. Las obras federales constituyeron el detonante para implementar una estrategia especial de movilidad; sin embargo, la experiencia obtenida ha demostrado la utilidad de contar con personal que pueda intervenir directamente en puntos de conflicto, adaptar la circulación a las condiciones reales del tránsito y contribuir a evitar que las intersecciones se saturen o que los vehículos queden atrapados en movimientos que impidan el flujo de otras corrientes vehiculares. Por ello, las obras pueden ser temporales, pero las soluciones que demuestran su eficacia no necesariamente tienen que serlo.

15. Que la movilidad de una ciudad no puede depender exclusivamente de soluciones rígidas o de infraestructura diseñada para condiciones ideales de circulación, particularmente en una zona metropolitana que experimenta un crecimiento constante de su población, parque vehicular, actividad económica y necesidades de desplazamiento. Las condiciones del tránsito varían durante el día y pueden modificarse por



obras, accidentes, eventos, horarios escolares, actividades comerciales, condiciones climáticas, incorporación de nuevos desarrollos urbanos o cualquier otra circunstancia que altere la demanda de las vialidades. Frente a ello, resulta necesario fortalecer esquemas de gestión dinámica del tránsito, capaces de adaptar la operación vial a las condiciones que efectivamente se presentan en cada momento.

16. Que la intervención de auxiliares viales puede contribuir a atender situaciones que difícilmente pueden resolverse únicamente mediante ciclos semafóricos predeterminados, particularmente en intersecciones donde convergen distintos flujos vehiculares, existen incorporaciones complejas, retornos, reducciones de carriles o movimientos que requieren una respuesta inmediata. La presencia de personal capacitado permite ordenar dichos movimientos, prevenir la obstrucción de intersecciones y generar condiciones para que la infraestructura disponible sea aprovechada de manera más eficiente.

17. Que la experiencia registrada durante las obras del Tren México-Querétaro resulta especialmente significativa porque permitió operar bajo condiciones de capacidad vial reducida y, al mismo tiempo, mantener la circulación mediante una combinación de auxiliares viales, semáforos en destello, monitoreo en tiempo real, coordinación interinstitucional y ajustes operativos. El Municipio reportó que, durante una de las etapas, la estrategia permitió atender un flujo de hasta 60 mil unidades diarias, mientras que en otra etapa se informó una reducción de 21 por ciento en el aforo vehicular de Bernardo Quintana en sentido norte-sur como parte de las medidas implementadas.

18. Que la propia autoridad municipal ha señalado que la estrategia permitió concluir una etapa de intervención y liberar los diez carriles de Bernardo Quintana antes del regreso a clases, calificando el dispositivo vial como exitoso y destacando la coordinación entre el Municipio, el Gobierno del Estado, la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, corporaciones de seguridad, Protección Civil y el Ejército Mexicano. Estos resultados constituyen un antecedente relevante para valorar qué elementos del operativo deben permanecer como herramientas ordinarias de gestión de la movilidad, independientemente de la conclusión de las obras que dieron origen a su implementación.

19. Que mantener y fortalecer este tipo de estrategias no significa sustituir la infraestructura semafórica, la planeación urbana, la construcción de vialidades o las demás soluciones estructurales que requiere una ciudad en crecimiento; por el contrario, constituye una herramienta complementaria que permite aprovechar de mejor manera la infraestructura existente mientras se desarrollan soluciones de mediano y largo plazo a la gestión



dinámica debe entenderse, por tanto, como un componente adicional de una política integral de movilidad y seguridad vial.

20. Que, en este contexto, resulta conveniente que el Municipio de Querétaro no solamente mantenga los puntos donde actualmente se ha determinado la permanencia de auxiliares viales, sino que aproveche la experiencia obtenida para evaluar técnicamente su funcionamiento, identificar los factores que han contribuido a mejorar la circulación y determinar otros puntos estratégicos de la ciudad donde un esquema similar pudiera generar beneficios. Ello permitiría transitar de una respuesta reactiva frente a contingencias hacia una política preventiva, basada en información, evaluación y capacidad de adaptación.

21. Que una política pública de esta naturaleza debe contar con mecanismos objetivos de evaluación que permitan determinar cuándo, dónde y durante cuánto tiempo resulta conveniente la presencia de auxiliares viales o la modificación de los esquemas convencionales de operación semafórica. Para ello pueden considerarse indicadores como tiempos de recorrido, longitud y duración de filas, niveles de saturación, tiempos de espera en intersecciones, velocidad promedio, incidentes viales, obstrucción de cruceros, comportamiento de las incorporaciones y demás variables que permitan conocer de manera objetiva el desempeño de cada punto de intervención.

22. Que la utilización de estos indicadores permitiría al Municipio tomar decisiones con base en evidencia y no únicamente en percepciones, posibilitando que los recursos humanos y materiales destinados a la gestión del tránsito sean asignados a los puntos y horarios donde produzcan mayores beneficios. De esta manera, la presencia de auxiliares viales podría responder a criterios técnicos y dinámicos, adaptándose a las necesidades reales de cada corredor vial y evitando tanto su utilización innecesaria como la ausencia de apoyo en aquellos puntos donde resulte indispensable.

23. Que la movilidad eficiente tiene además efectos directos sobre la calidad de vida de la población, toda vez que una circulación ordenada permite reducir tiempos de traslado, disminuir el estrés asociado a la congestión, facilitar el acceso oportuno a centros de trabajo, escuelas, servicios de salud y actividades económicas, y contribuir a una utilización más eficiente de la infraestructura vial existente. En una ciudad con crecimiento sostenido, mejorar la operación de las vialidades existentes representa una alternativa inmediata y complementaria frente a las soluciones de infraestructura que requieren mayores periodos de planeación, ejecución y recursos.



24. Que la consolidación de un esquema permanente de gestión dinámica del tránsito también puede contribuir a mejorar la seguridad vial, al reducir situaciones de conflicto derivadas de vehículos detenidos dentro de intersecciones, incorporaciones desordenadas, cambios intempestivos de carril y maniobras realizadas ante la ausencia de condiciones claras de circulación. La intervención oportuna de personal capacitado puede favorecer una interacción más ordenada entre vehículos particulares, transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones.

25. Que, por todo lo anterior, esta Legislatura considera que la experiencia desarrollada por el Municipio de Querétaro durante las obras del Tren México-Querétaro constituye una oportunidad para fortalecer una política pública que trascienda la contingencia que le dio origen. No se trata únicamente de conservar a los auxiliares viales, sino de preservar el conocimiento, la capacidad operativa y las herramientas de gestión que permitieron enfrentar una de las mayores presiones recientes sobre la movilidad de la ciudad, evaluarlas objetivamente y, en su caso, replicarlas en aquellos puntos donde puedan contribuir a construir una movilidad más eficiente, segura, ordenada y acorde con las necesidades de las personas.

26. Que, en consecuencia, esta Sexagésima Primera Legislatura considera procedente exhortar respetuosamente a la persona titular de la Presidencia Municipal de Querétaro para que, en el ámbito de sus atribuciones y de conformidad con la disponibilidad presupuestaria, consolide y fortalezca el esquema de auxiliares viales y de gestión dinámica del tránsito; mantenga su presencia en los puntos donde haya demostrado resultados favorables; evalúe técnicamente su funcionamiento y determine, con base en evidencia, aquellos otros cruces, intersecciones, corredores y zonas estratégicas donde resulte conveniente implementar medidas similares, procurando que las soluciones que han demostrado ser útiles para la ciudadanía puedan trascender las circunstancias temporales que originalmente motivaron su implementación.

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

“EXHORTO ' QUE EL TRÁFICO NO NOS GANE ', POR EL CUAL LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA PRESIDENCIA MUNICIPAL DE QUERÉTARO CONSOLIDAR Y FORTALECER EL MODELO DE AUXILIARES VIALES Y GESTIÓN DINÁMICA DEL TRÁNSITO EN PUNTOS ESTRATÉGICOS DEL MUNICIPIO.”



ACUERDO ÚNICO. La Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Querétaro exhorta respetuosamente a la persona titular de la Presidencia Municipal de Querétaro para que, en el ámbito de sus atribuciones y de conformidad con la disponibilidad presupuestaria, consolide, fortalezca y dé continuidad como política permanente de movilidad y seguridad vial al esquema de auxiliares viales y de gestión dinámica del tránsito que actualmente opera en diversos puntos estratégicos de la ciudad de Querétaro, particularmente en las zonas que han experimentado una mayor presión sobre su capacidad vial derivada de las obras del Tren México-Querétaro, de las intervenciones y trabajos realizados en la carretera federal 57 y de las modificaciones temporales a la circulación vehicular que dichas obras han generado.

Lo anterior, con el propósito de que la experiencia obtenida durante la implementación de estos operativos no sea considerada únicamente como una medida extraordinaria, temporal o vinculada a la duración de las obras, sino como una oportunidad para identificar, institucionalizar y fortalecer aquellas estrategias de gestión del tránsito que hayan demostrado ser eficaces para ordenar la circulación, reducir tiempos de espera, agilizar los desplazamientos, evitar la saturación y obstrucción de intersecciones, mejorar las maniobras de incorporación y cambio de carril, prevenir conductas que afecten el flujo vehicular y, en general, favorecer una movilidad más ordenada, segura, eficiente y predecible para las personas usuarias de las vialidades.

Asimismo, se exhorta a que se mantenga la presencia de auxiliares viales en aquellos cruceos, intersecciones, accesos, salidas y corredores viales en los que su intervención haya demostrado generar resultados favorables en la operación cotidiana del tránsito, especialmente durante los horarios de mayor demanda vehicular, y que dicha presencia pueda ajustarse de manera dinámica de acuerdo con las condiciones reales de circulación, sin que su permanencia quede necesariamente condicionada a la existencia de las obras que dieron origen al operativo.

De igual manera, se exhorta al Municipio de Querétaro para que, a través de las áreas competentes, realice una evaluación técnica integral de los resultados obtenidos mediante la utilización de auxiliares viales y la modificación temporal de los esquemas convencionales de operación semafórica, considerando, entre otros elementos, los tiempos promedio de recorrido, niveles y duración de la congestión, longitud de las filas vehiculares, tiempos de espera en intersecciones, capacidad de desahogo de los principales movimientos vehiculares, puntos recurrentes de conflicto, incidencia de hechos de tránsito, comportamiento de los flujos durante los distintos horarios del día y cualquier otro indicador que permita determinar objetivamente la eficacia de estas medidas.



A partir de dicha evaluación, se exhorta a que se identifiquen y determinen los puntos de la ciudad en los que resulte técnica y operativamente conveniente establecer de manera permanente o periódica esquemas de gestión dinámica del tránsito, mediante la presencia de auxiliares viales, ajustes en los ciclos y modalidades de operación semafórica, canalización de movimientos vehiculares, control de accesos e incorporaciones y demás medidas que permitan responder de manera flexible a las condiciones particulares de cada vialidad y horario.

Asimismo, se exhorta a que este modelo pueda extenderse progresivamente a otros cruceos, intersecciones, corredores y zonas estratégicas del Municipio de Querétaro que presenten condiciones recurrentes de saturación vehicular, priorizando aquellos puntos en los que la infraestructura existente resulte insuficiente para atender eficientemente la demanda vehicular o en los que, por sus características geométricas, volumen de tránsito, incorporación de vehículos, actividad comercial, concentración de servicios, obras, eventos o cualquier otra circunstancia, se generen de manera recurrente congestionamientos que afecten los tiempos de traslado y la seguridad de las personas usuarias.

Lo anterior deberá realizarse bajo un criterio de gestión dinámica del tránsito, entendida como la capacidad de adaptar las medidas de control y ordenamiento vial a las condiciones reales y cambiantes de la circulación, evitando que la operación de las vialidades dependa exclusivamente de esquemas rígidos y predeterminados cuando las circunstancias permitan una intervención humana especializada que contribuya a mejorar el flujo vehicular.

Finalmente, se exhorta al Municipio de Querétaro para que, dentro de los instrumentos de planeación y operación de la movilidad municipal que correspondan, considere la experiencia obtenida durante los operativos derivados de las obras del Tren México-Querétaro y de la carretera federal 57 como un mecanismo de evaluación y aprendizaje institucional, con la finalidad de preservar las medidas que hayan demostrado resultados positivos, corregir aquellas que no los hayan producido y desarrollar, de manera progresiva, un modelo de gestión vial que permita atender con mayor oportunidad los puntos de congestión de la ciudad, aun una vez concluidas las obras que actualmente modifican las condiciones de circulación.

Todo ello, sin menoscabo de las atribuciones que correspondan a otras autoridades en materia de tránsito, movilidad, infraestructura y seguridad vial, y procurando en todo momento que las medidas adoptadas privilegien la seguridad de peatones, ciclistas, motociclistas, transporte público, transporte de carga y vehículos particulares, así como el derecho de todas las personas a una movilidad eficiente, segura y accesible.



TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Comuníquese el presente Acuerdo a la persona titular de la Presidencia Municipal de Querétaro, para su conocimiento y para que, en el ámbito de sus atribuciones, valore y, en su caso, adopte las medidas necesarias para consolidar y fortalecer el esquema de auxiliares viales y de gestión dinámica del tránsito señalado en el presente exhorto. Remítase el presente Acuerdo a los 18 Ayuntamientos del Estado de Querétaro, para los efectos conducentes.

TERCERO. Notifíquese el presente Acuerdo a la Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro, para su conocimiento y para los efectos que, dentro de sus atribuciones, estime conducentes.

ATENTAMENTE

**LXI LEGISLATURA
DIPUTADO INDEPENDIENTE**


DIP. ENRIQUE ANTONIO CORREA SADA

HOJA DE FIRMAS DEL SIGUIENTE "EXHORTO ' QUE EL TRÁFICO NO NOS GANE ' , POR EL CUAL LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA PRESIDENCIA MUNICIPAL DE QUERÉTARO CONSOLIDAR Y FORTALECER EL MODELO DE AUXILIARES VIALES Y GESTIÓN DINÁMICA DEL TRÁNSITO EN PUNTOS ESTRATÉGICOS DEL MUNICIPIO."