



**Fundado el
14 de Enero de 1877**

**Registrado en la
Administración
de Correos el 1° de
Marzo de 1924**

Año:	CXI
Tomo:	CLXII
Número:	139

TERCERA PARTE

**11 de Julio de 2024
Guanajuato, Gto.**



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE

Guanajuato

Consulta este ejemplar
en su versión digital



periodico.guanajuato.gob.mx

SUMARIO :

*Para consultar directamente una publicación determinada en el ejemplar electrónico, pulsar o hacer clic en el texto del título en el Sumario. Para regresar al Sumario, pulsar o hacer clic en **Periódico Oficial**, **fecha** o **página** en el encabezado.*

GOBIERNO DEL ESTADO – PODER LEGISLATIVO

DECRETO Legislativo 327, mediante el cual se adiciona un párrafo décimo octavo al artículo 1 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato.....	5
DECRETO Legislativo 328, mediante el cual se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, ubicado en calle 20 de noviembre, Barrio de San Vicente, en el municipio de Irapuato, Guanajuato, y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenarlo mediante donación al Municipio de Irapuato, Guanajuato, para que lo destine al funcionamiento de oficinas de Direcciones Municipales.....	8
DECRETO Legislativo 329, mediante el cual se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del estado, identificado como fracción del Rancho “La Virgen”, ubicado en el Municipio de Irapuato, Guanajuato, y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado a enajenarlo mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, en donde se encuentra la obra pública denominada “Urbanización de la calle camino a la Virgen, tramo: Boulevard Téllez Cruces-Acceso a la UCOP1”.....	11
DECRETO Legislativo 330, mediante el cual se desafecta del dominio público un bien inmueble propiedad del Estado, ubicado en Boulevard Torres Landa sin número, esquina con calle Comonfort, colonia Barrio de la Salud, en el Municipio de Irapuato, Guanajuato, y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenarlo mediante donación al Municipio de Irapuato, Guanajuato, por conducto del Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia para que este lo destine a la “Escuela de Enfermería DIF Irapuato”.....	14
DECRETO Legislativo 331, mediante el cual se desafecta del dominio público la fracción de un bien inmueble propiedad del Estado, identificado como fracción “B” letra “B”, perteneciente a la fracción del predio rústico denominado “Los Sauces” en el Municipio de Irapuato, Guanajuato, y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenarlo mediante donación al Municipio de Irapuato, Guanajuato, por conducto de la Junta de Agua Potable, Drenaje, Alcantarillado y Saneamiento de dicho municipio, para destinarla al funcionamiento y operación del pozo.....	17
DECRETO Legislativo 332, mediante el cual se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, identificado como Lote 3 de la parcela 27 Z-1 P-1/1 del “Ejido San José de Jorge López” en el Municipio de Irapuato, Guanajuato, y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenarlo mediante donación al Municipio de Irapuato, Guanajuato, para destinarla a la ejecución de la obra pública denominada “Proyecto Geométrico del Boulevard Villas, en el tramo del acceso a la Comunidad del Nido a la intersección del Camino a Cuchicuato con la Vialidad Paseo del Altiplanicie del Fraccionamiento Villas de Irapuato, ambos cuerpos”.....	20

DECRETO Legislativo 333, mediante el cual se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, identificado como Fracción “B” perteneciente a la fracción del predio rústico denominado “Los Sauces”, ubicado en el municipio de Irapuato, Guanajuato, y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado a enajenarlo mediante donación al Municipio de Irapuato, Guanajuato, para la ejecución de la obra denominada “Puente vehicular sobre la carretera Federal 45-D, en el acceso al INFORUM” **23**

DECRETO Legislativo 334, mediante el cual se desafecta del dominio público la fracción del bien inmueble propiedad del Estado, ubicado en el poblado Xoconoxtle de Remáto en el Municipio de Dolores Hidalgo, Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado a enajenarlo mediante donación al Municipio de Dolores Hidalgo, Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato, a fin de que la destine para la construcción y desarrollo del proyecto de una plaza pública. **26**

DECRETO Legislativo 335, mediante el cual se desafectan del dominio público dos fracciones perteneciente al predio denominado San Antonio del Pretorio y Granja la Esperanza ubicado en el Municipio de Dolores Hidalgo, Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato y se autoriza al titular del Poder Ejecutivo a enajenarlo mediante donación al Municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato, a fin de que las destine a vialidades del Municipio..... **29**

**CONSEJO DE ARMONIZACIÓN CONTABLE
DEL ESTADO DE GUANAJUATO**

ACUERDO por el que se actualiza el Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato 2025..... **32**

MUNICIPIO DE COMONFORT, GTO.

REGLAMENTO de Turismo para el Municipio de Comonfort, Guanajuato..... **35**

MUNICIPIO DE GUANAJUATO, GTO.

PROGRAMA Municipal de Movilidad de Guanajuato, Guanajuato..... **53**

MUNICIPIO DE LEÓN, GTO.

ASIGNACIÓN de uso de suelo, de ser una Zona de Reserva para el Crecimiento (ZRC) a ser Habitacional de Densidad Alta (H7), para el predio denominado “El Zapote”, ubicado en el Bulevar Aeropuerto a un costado del fraccionamiento El Álamo, del Municipio de León, Guanajuato, con una superficie de 106,753.83 M2..... **194**

MUNICIPIO DE OCAMPO, GTO.

RESOLUCIÓN del procedimiento de reversión del H. Ayuntamiento de Ocampo, Guanajuato mediante la cual se revierte al patrimonio municipal el bien inmueble ubicado en calle la Paz número 403 donado a favor de Gobierno del Estado de Guanajuato con destino al Instituto de Salud Pública del Estado para la construcción de un módulo de orientación y afiliación del Seguro Popular..... **197**

MUNICIPIO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GTO.

CIERRE Presupuestal del Ejercicio Fiscal 2023, de la Administración Pública Centralizada de San Diego de la Unión, Guanajuato..... **200**

MUNICIPIO DE VILLAGRÁN, GTO.

PERMISO de Venta de los lotes que integran el Fraccionamiento Habitacional de Interés Social en Desarrollo en Condominio denominado "La Cantera" de Villagrán, Guanajuato..... **249**



GOBIERNO DEL ESTADO - PODER LEGISLATIVO

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 327

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Único. Se **adiciona** un párrafo décimo octavo al artículo 1 de la **Constitución Política para el Estado de Guanajuato**, para quedar como sigue:

«ARTÍCULO 1. En el Estado...

Las normas relativas...

Todas las autoridades...

Para los efectos...

Queda prohibida toda...

Esta Constitución reconoce...

Son pueblos indígenas,...

Son comunidades integrantes...

Esta Constitución reconoce...

La ley protegerá...

Las niñas, los...

Toda persona tiene...

Toda persona tiene derecho a una alimentación nutritiva, suficiente y de calidad. El Estado lo garantizará.»

TRANSITORIO

Artículo Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto.,
a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 328

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público del Estado

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, ubicado en la calle 20 de Noviembre, Barrio de San Vicente, en el municipio de Irapuato, Guanajuato, la cual conforme a plano topográfico, tiene una superficie de 3,798.54 m² tres mil setecientos noventa y ocho punto cincuenta y cuatro metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias: Al norte, en una línea recta de 84.77 ochenta y cuatro punto setenta y siete metros con Gobierno del Estado; al oriente, en línea quebrada de tres tramos, el primero de 36.95 treinta y seis punto noventa y cinco metros, el segundo de 37.64 treinta y siete punto sesenta y cuatro metros y el tercero de 1.87 uno punto ochenta y siete metros con varios propietarios; al sur, en línea quebrada de tres tramos, el primero de 10.14 diez punto catorce metros, el segundo de 9.80 nueve punto ochenta metros y el tercero de 14.26 catorce punto veintiséis metros con la escuela CRE; y al poniente, en línea quebrada de siete tramos, el primero de 11.62 once punto sesenta y dos metros, el segundo de 5.59 cinco punto cincuenta y nueve metros, el tercero de 16.14 dieciséis punto catorce metros, el cuarto de 0.40 cero punto cuarenta metros, el quinto de 17.28 diecisiete punto veintiocho metros, el sexto de 73.95 setenta y tres punto noventa y cinco metros y el séptimo de 33.09 treinta y tres punto cero nueve metros con la escuela 20 de Noviembre, escuela Hermelinda Rivera y calle 20 de Noviembre.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar la fracción del bien inmueble descrita en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, para que este la destine al funcionamiento de oficinas de Direcciones Municipales.

Reversión

Artículo Tercero. La fracción del bien inmueble donada revertirá al Patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en la misma se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de la fracción del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja la fracción del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Irapuato, Guanajuato.

Transitorio**Inicio de vigencia**

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto., a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 329

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, identificado como fracción del Rancho «La Virgen» ubicado en el municipio de Irapuato, Guanajuato, la cual conforme a plano topográfico, tiene una superficie de 2.831.14 m² dos mil ochocientos treinta y uno punto catorce metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias: Al norte, en línea curva de trece tramos con dirección al nororiente de 58.02 cincuenta y ocho punto cero dos metros, 6.40 seis punto cuarenta metros, 7.43 siete punto cuarenta y tres metros, 6.19 seis punto diecinueve metros, 6.09 seis punto cero nueve metros, 6.16 seis punto dieciséis metros, 6.12 seis punto doce metros, 6.12 seis punto doce metros, 5.62 cinco punto sesenta y dos metros, 6.15 seis punto quince metros, 6.16 seis punto dieciséis metros, 6.10 seis punto diez metros y 110.08 ciento diez punto cero ocho metros con Gobierno del Estado; al oriente termina en vértice; al sur, en línea quebrada en cuatro tramos con dirección al surponiente de 31.21 treinta y uno punto veintiún metros, 84.87 ochenta y cuatro punto ochenta y siete metros, 89.37 ochenta y nueve punto treinta y siete metros y 23.53 veintitrés punto cincuenta y tres metros con avenida La Virgen; y al poniente termina en vértice.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar la fracción del bien inmueble descrita en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, en donde se encuentra la obra pública denominada «Urbanización de la calle camino a la Virgen, tramo: Boulevard Téllez Cruces – Acceso a la UCOP!».

Reversión

Artículo Tercero. La fracción del bien inmueble donada revertirá al patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en la misma se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el

artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de la fracción del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja la fracción del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Irapuato, Guanajuato.

Transitorio

Inicio de vigencia

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

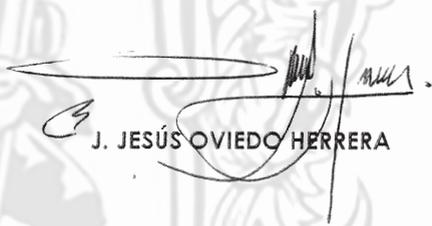
Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto.,
a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 330

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público del Estado

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público un bien inmueble propiedad del Estado, ubicado en Boulevard Torres Landa sin número, esquina con calle Comonfort, colonia Barrio de la Salud, en el municipio de Irapuato, Guanajuato, el cual conforme a plano topográfico, tiene una superficie de 4,256.53 m² cuatro mil doscientos cincuenta y seis punto cincuenta y tres metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias: Al norte, en tres tramos en línea quebrada de 67.73 sesenta y siete punto setenta y tres metros, 30.37 treinta punto treinta y siete metros con varios propietarios y 34.84 treinta y cuatro punto ochenta y cuatro metros con calle Comonfort; al este, en seis tramos en línea quebrada de 41.03 cuarenta y uno punto cero tres metros, 7.22 siete punto veintidós metros, 6.99 seis punto noventa y nueve metros con avenida Juan José Torres Landa, 7.34 siete punto treinta y cuatro metros, 35.31 treinta y cinco punto treinta y uno metros y 28.94 veintiocho punto noventa y cuatro metros con varios propietarios; al sur, en tres tramos en línea quebrada de 32.88 treinta y dos punto ochenta y ocho metros, 0.76 cero punto setenta y seis metros y 30.08 treinta punto cero ocho metros con varios propietarios; y al oeste, en 37.60 treinta y siete punto sesenta metros con varios propietarios.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar el bien inmueble descrito en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, por conducto del Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia para que este lo destine a la «Escuela de Enfermería DIF Irapuato».

Reversión

Artículo Tercero. El bien inmueble donado revertirá al Patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en el mismo se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el artículo

anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja el bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Irapuato, Guanajuato.

Transitorio

Inicio de vigencia

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto.,
a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 331

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público del Estado

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público la fracción de un bien inmueble propiedad del Estado, identificado como fracción «B» letra «B», perteneciente a la fracción del predio rústico denominado «Los Sauces» en el municipio de Irapuato, Guanajuato, la cual conforme a plano topográfico, tiene una superficie de 2,361.14 m² dos mil trescientos sesenta y uno punto catorce metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias: Al norte, en línea recta en dos tramos, el primero de 30.60 treinta punto sesenta metros y el segundo de 9.54 nueve punto cincuenta y cuatro metros con Gobierno del Estado; al oriente, en línea quebrada de dos tramos, el primero de 21.73 veintiuno punto setenta y tres metros y el segundo de 45.79 cuarenta y cinco punto setenta y nueve metros con Centro Regional Expositor y de Negocios de Irapuato (FICERINE); al sur, en línea recta de 34.62 treinta y cuatro punto sesenta y dos metros con ejido Lo de Juárez; y al poniente, en línea quebrada de dos tramos, el primero de 32.37 treinta y dos punto treinta y siete metros y el segundo de 37.33 treinta y siete punto treinta y tres metros con servidumbre de paso para la infraestructura de JAPAMI.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar la fracción del bien inmueble descrita en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, por conducto de la Junta de Agua Potable, Drenaje, Alcantarillado y Saneamiento de dicho Municipio, para destinarla al funcionamiento y operación del pozo 119.

Reversión

Artículo Tercero. La fracción del bien inmueble donada revertirá al Patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en la misma se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de la fracción del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja la fracción del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Irapuato, Guanajuato.

Transitorio*Inicio de vigencia*

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

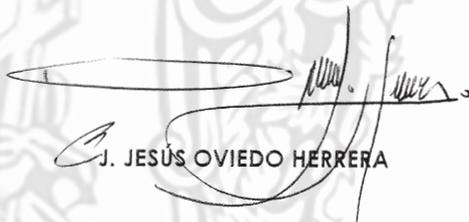
Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto.,
a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 332

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, identificado como Lote 3 de la Parcela 27 Z-1 P-1/1 del «Ejido San José de Jorge López» en el municipio de Irapuato, Guanajuato, la cual conforme a plano topográfico, tiene una superficie de 24.08 m² veinticuatro punto cero ocho metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias: Al norte, en 38.15 treinta y ocho punto quince metros con Gobierno del Estado; al sur, en 37.76 treinta y siete punto setenta y seis metros con Boulevard a Villas de Irapuato; al oriente, en 0.52 cero punto cincuenta y dos metros con Río Silao; y al poniente, en 0.82 cero punto ochenta y dos metros con Parcela 27 Z-1 P-1/1.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar la fracción del bien inmueble descrita en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, para destinarla a la ejecución de la obra pública denominada «Proyecto Geométrico del Boulevard Villas, en el tramo del acceso a la Comunidad del Nido a la intersección del Camino a Cuchicuato con la Vialidad Paseo del Altiplanicie del Fraccionamiento Villas de Irapuato, ambos cuerpos».

Reversión

Artículo Tercero. La fracción del bien inmueble donada revertirá al patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en la misma se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de la fracción del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja la fracción del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Irapuato, Guanajuato.

Transitorio

Inicio de vigencia

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto.,
a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO

DIEGO SINTIUE RODRÍGUEZ VALLEJO



EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 333

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público una fracción del bien inmueble propiedad del Estado, identificado como Fracción «B» perteneciente a la fracción del predio rústico denominado «Los Sauces», ubicado en el municipio de Irapuato, Guanajuato, la cual conforme a plano topográfico, tiene una superficie de 1,408.07 m² mil cuatrocientos ocho punto cero siete metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias: Al norte, en 20.02 veinte punto cero dos metros con Libramiento Nor-Oriente; al sur, en seis tramos de norte a sur en línea curva de 0.51 cero punto cincuenta y un metros, 4.35 cuatro punto treinta y cinco metros, 3.76 tres punto setenta y seis metros, 4.32 cuatro punto treinta y dos metros, en línea recta hacia el sur de 40.77 cuarenta punto setenta y siete metros y en línea curva de 20.66 veinte punto sesenta y seis metros, todos con resto del mismo predio; al este, en dos líneas rectas de 62.55 sesenta y dos punto cincuenta y cinco metros y 16.95 dieciséis punto noventa y cinco metros con Libramiento Nor-Oriente; y al oeste, en dos tramos rectos de 40.56 cuarenta punto cincuenta y seis metros y 4.76 cuatro punto setenta y seis metros con avenida Siglo XXI.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar la fracción del bien inmueble descrita en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Irapuato, Guanajuato, para la ejecución de la obra denominada «Puente vehicular sobre la carretera Federal 45-D, en el acceso al INFORUM».

Reversión

Artículo Tercero. La fracción del bien inmueble donada revertirá al patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en la misma se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el

artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de la fracción del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja la fracción del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Irapuato, Guanajuato.

Transitorio

Inicio de vigencia

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

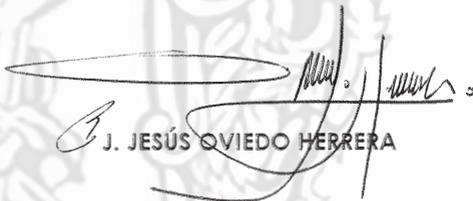
Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto., a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 334

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público

Artículo Primero. Se desafecta del dominio público la fracción del bien inmueble propiedad del Estado, ubicado en el poblado *Xoconoxtle de Remátalo* en el municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato, la cual cuenta con una superficie de 194.11 m² ciento noventa y cuatro punto once metros cuadrados, conforme plano topográfico y las siguientes, medidas y colindancias: al nororienté, en 7.38 siete punto treinta y ocho metros con calle sin nombre; al surorienté, en 24.95 veinticuatro punto noventa y cinco metros con ampliación escuela primaria «Niños Héroe»; al surponiente, en dos tramos en línea quebrada de 6.42 seis punto cuarenta y dos metros y 2.06 dos punto cero seis metros con calle sin nombre; y al norponiente, en 23.94 veintitrés punto noventa y cuatro metros con propiedad municipal.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar la fracción del bien inmueble descrita en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato, a fin de que la destine para la construcción y desarrollo del proyecto de una plaza pública.

Reversión

Artículo Tercero. La fracción del bien inmueble donada revertirá al Patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en la misma se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de la fracción del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja la fracción del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato.

Transitorio

Inicio de vigencia

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto.,
a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 335

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Desafectación del dominio público

Artículo Primero. Se desafectan del dominio público dos fracciones de un bien inmueble propiedad del Estado, perteneciente al predio denominado San Antonio del Pretorio y Granja La Esperanza ubicado en el municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato, las cuales cuentan con las siguientes superficies, medidas y colindancias:

- I. La primera identificada como calle Leona Vicario, la cual tiene una superficie de 4,528.15 m² cuatro mil quinientos veintiocho punto quince metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias, conforme a plano topográfico: Al norte, en línea quebrada de cuatro tramos con dirección al suroriente, de 91.22 noventa y uno punto veintidós metros con Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, con dirección al surponiente de 16.20 dieciséis punto veinte metros, con dirección al suroriente de 125.26 ciento veinticinco punto veintiséis metros colindando con Bachillerato Bivalente Militarizado y 37.53 treinta y siete punto cincuenta y tres metros con propiedad de Gobierno del Estado; al oriente, en línea recta con dirección al surponiente de 11.64 once punto sesenta y cuatro metros con Fraccionamiento Independencia; al sur, en línea recta de dos tramos con dirección al norponiente de 3.37 tres punto treinta y siete metros y 252.31 doscientos cincuenta y dos punto treinta y un metros con propiedad de Gobierno del Estado; y al poniente, en línea recta con dirección al nororiente de 21.35 veintiuno punto treinta y cinco metros con camino al Llanito.
- II. La segunda fracción identificada como prolongación calle Platino, la cual tiene una superficie de 1,691.97 m² mil seiscientos noventa y uno punto noventa y siete metros cuadrados y las siguientes medidas y colindancias, conforme a plano topográfico: Al norte, en línea recta de tres tramos con

dirección al suroriente de 60.08 sesenta punto cero ocho metros con zona habitacional, 65.00 sesenta y cinco metros y 54.92 cincuenta y cuatro punto noventa y dos metros con propiedad de Gobierno del Estado; al oriente, en línea recta con dirección al surponiente de 10.16 diez punto dieciséis metros con Fraccionamiento Independencia; al sur, en línea recta de dos tramos con dirección al norponiente de 54.96 cincuenta y cuatro punto noventa y seis metros y 124.25 ciento veinticuatro punto veinticinco metros con Bachillerato Bivalente Militarizado; y al poniente, en línea recta con dirección al nororiente en 9.06 nueve punto cero seis metros con propiedad municipal.

Autorización para la enajenación

Artículo Segundo. Se autoriza al titular del Poder Ejecutivo del Estado, a enajenar las fracciones del bien inmueble descritas en el artículo anterior, mediante donación al municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato, a fin de que las destine a vialidades del Municipio.

Reversión

Artículo Tercero. Las fracciones del bien inmueble donadas revertirán al Patrimonio del Estado, con todas las accesiones y edificaciones que en las mismas se encuentren o se construyan, si el donatario le diere un uso o destino distinto al señalado en el artículo anterior, haciendo la notificación correspondiente al Congreso del Estado que se realizó la reversión.

En caso de ejercer la reversión de las fracciones del bien inmueble, quedará sin efecto la desafectación prevista en el artículo primero del presente Decreto.

Información al Congreso del Estado

Artículo Cuarto. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, deberá informar al Congreso del Estado sobre la donación que se autoriza mediante el presente Decreto, en un término de treinta días hábiles siguientes a su celebración y una vez realizada la inscripción correspondiente en el Registro Público de la Propiedad, independientemente de la información que deberá integrarse a la cuenta pública del Poder Ejecutivo del Estado.

Baja del padrón

Artículo Quinto. Una vez realizada la donación, procédase a dar de baja las fracciones del bien inmueble materia de la misma, del Padrón de la Propiedad

Inmobiliaria Estatal y de alta en el padrón inmobiliario del municipio de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Guanajuato.

Transitorio

Inicio de vigencia

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 20 DE JUNIO DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- GUSTAVO ADOLFO ALFARO REYES.- DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto., a 21 de junio de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO



DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO



J. JESÚS OVIEDO HERRERA

CONSEJO DE ARMONIZACIÓN CONTABLE DEL ESTADO DE GUANAJUATO

El Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato, con fundamento en los artículos 1, 3, 8, fracciones IV y VI y 10, fracción IV del Acuerdo Gubernativo número 185 por medio del cual se reestructura el Consejo Estatal de Armonización Contable para Guanajuato y se modifica su denominación a Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, número 53, Cuarta Parte, de fecha 1 de abril de 2016, aprobó el siguiente:

Acuerdo por el que se actualiza el Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato, 2025.

CONSIDERANDO

Que el Clasificador por Rubros de Ingresos (CRI), es el instrumento que permite identificar los ingresos que perciben los entes públicos en el ejercicio de sus funciones lo que posibilita a su vez el adecuado registro y presentación de las operaciones, así como la interrelación con las cuentas patrimoniales.

Con base en la atribución que el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), otorga a las unidades administrativas o instancias competentes en materia de Contabilidad Gubernamental y de Ingresos de cada orden de gobierno, para desagregar de acuerdo a sus necesidades el citado clasificador, en clase (tercer nivel) y concepto (cuarto nivel), a partir de la estructura básica presentada (2 dígitos), conservando la armonización con el Plan de Cuentas; El Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato (CACEG) en su Primera Sesión Extraordinaria 2019, de fecha 12 de septiembre de 2019, aprobó la implementación del Clasificador por Rubros de Ingresos al tercer nivel de manera obligatoria para los entes públicos municipales del Estado, vigente a partir del año 2020, con el objetivo de homologar la clasificación de los ingresos entre los municipios del Estado, cuya última modificación se publicó en el mismo medio de difusión de fecha 15 de septiembre de 2023.

Que la adecuada clasificación de los recursos municipales resulta trascendente en materia de obtención de las cuentas públicas, en especial en lo referente al análisis de la generación, distribución y redistribución del ingreso, por lo que en atención a los nuevos requerimientos de ingresos por parte de los municipios y sus paramunicipales, se torna necesario actualizar el Clasificador por Rubros de Ingresos de observancia para los entes públicos municipales del Estado de Guanajuato, motivo por el cual el CACEG, como acuerdo primero de su Segunda Sesión Ordinaria de fecha 25 de junio de 2024, aprobó el siguiente:

Acuerdo por el que se actualiza el Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato, 2025.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se adiciona la clase: 7309 "Servicios por Infraestructura", a la cual se agregan los conceptos 730901 "Servicios Administrativos por Infraestructura", 730902 "Aportación por Cooperación para Gastos Generales 6%", 730903 "Accesorios por aplicación de Procedimiento Administrativo de Ejecución (PAE)"; así como los conceptos 790111 "Bases para concurso", 790112 "Gestión a cuenta de terceros", 790113 "Intereses por créditos IMUVI", 790114 "Recuperación por fallecimiento crédito IMUVI", 790115 "Venta de boletos para sorteo" para quedar como sigue:

Acuerdo por el que se actualiza el Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato, 2025.

Rubro	Tipo	Clase	Concepto	Tipo CRI	CRI	Concepto	Actualización 2025
7					7	Ingresos por venta de bienes, prestación de servicios y otros ingresos	
	3			73	7300	Ingresos por Venta de Bienes y Prestación de Servicios de Entidades Paraestatales y Fideicomisos No Empresariales y No Financieros	
		09		73	7309	Servicios por Infraestructura	Se agrega clase 09 por necesidad de los entes
			01	73	730901	Servicios Administrativos por Infraestructura	Se agrega concepto por necesidad de los entes
			02	73	730902	Aportación por Cooperación para Gastos Generales 6%	Se agrega concepto por necesidad de los entes
			03	73	730903	Accesorios por aplicación de Procedimiento Administrativo de Ejecución (PAE)	Se agrega concepto por necesidad de los entes
	9			79	7901	Otros ingresos	
			11	79	790111	Bases para concurso	Se agrega concepto por necesidad de los entes
			12	79	790112	Gestión a cuenta de terceros	Se agrega concepto por necesidad de los entes
			13	79	790113	Intereses por créditos IMUVI	Se agrega concepto por necesidad de los entes
			14	79	790114	Recuperación por fallecimiento crédito IMUVI	Se agrega concepto por necesidad de los entes
			15	79	790115	Venta de boletos para sorteo	Se agrega concepto por necesidad de los entes

PRIMERO.- El presente documento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato y su aplicación será obligatoria a partir del 1 de enero de 2025.

SEGUNDO.- Las modificaciones realizadas en el presente Acuerdo se verán reflejadas con posterioridad en las leyes de ingresos de los municipios para el ejercicio 2025.

TERCERO. En cumplimiento al acuerdo primero de la Segunda Sesión Ordinaria 2024 del CACEG, llevada a cabo el 25 de junio del mismo año, la actualización del Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato, 2025, será publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

CUARTO. En la Ciudad de Guanajuato, Guanajuato siendo las catorce horas del día 25 de junio del año dos mil veinticuatro, con fundamento en los artículos 10 Bis de la Ley General de Contabilidad Gubernamental; 8 fracción I, 12, fracción II y 13 de las Reglas de Operación de los Consejos de Armonización Contable de las Entidades Federativas; 1, 3, 8 fracciones IV y VI, 10 fracción IV del Acuerdo Gubernativo número 185, por medio del cual se reestructura el Consejo Estatal de Armonización Contable para Guanajuato y se modifica su denominación a Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, número 53, Cuarta Parte, de fecha 1 de abril de 2016; y 50 fracciones XVI y XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración, en mi calidad de Secretaria Técnica del Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato, HAGO CONSTAR que el documento consistente en 3 fojas útiles por un solo lado, rubricadas y cotejadas, corresponde con el texto del Acuerdo por el que se actualiza el Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato 2025, aprobado por el Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato, en su Segunda Sesión Ordinaria celebrada, en primera convocatoria, el 25 de junio del presente año. La Secretaria Técnica del Consejo de Armonización Contable del Estado de Guanajuato, Dora Flores Lara.-Rubrica.

DORA FLORES LARA

MUNICIPIO DE COMONFORT, GTO.

LA CIUDADANA MARÍA BRENDA GÁMEZ SILVA, PRESIDENTA MUNICIPAL INTERINA DEL AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE COMONFORT, GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO, HAGO SABER:

QUE EL AYUNTAMIENTO QUE PRESIDIDO, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIÓN II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 106 Y 117 FRACCIÓN I DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 2, 76 FRACCIÓN I INCISO B), 236 Y 240 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; EN SESIÓN DE AYUNTAMIENTO NÚMERO SEXAGÉSIMA SEXTA ORDINARIA, DE FECHA 29 DE MAYO DEL 2024, APROBÓ EL SIGUIENTE:

REGLAMENTO DE TURISMO PARA EL MUNICIPIO DE COMONFORT, GUANAJUATO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ante el nombramiento de pueblo mágico de Comonfort, Guanajuato, resulta necesario visualizar al turismo como una de las actividades económicas de mayor relevancia en el municipio, habremos de concebirlo como motor de crecimiento económico, lo cual nos constituye una fuente generadora de empleos y, por consiguiente, el aumento de ingresos en la población. Teniendo como principales ramas a los restaurantes, hoteles, transportes, artesanías, etc., y sus efectos secundarios pueden generarse provocando que la actividad turística impacte en el resto de los sectores de la economía.

Para tales efectos, se requiere de una regulación actualizada y en concordancia con la Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, así como establecer nuevos objetivos enfocados a la consolidación del turismo en el Municipio.

Habremos de señalar, que esta nueva regulación obliga a la generación de proyectos y programas dirigidos a la conservación, el mejoramiento, la protección, la promoción y el aprovechamiento de cada uno de los recursos turísticos con los que se cuentan en el Municipio, a los cuales se les dará uso y protección.

La presente regulación, detalla las atribuciones que en materia turística tienen el Ayuntamiento, el Presidente Municipal y el Director de Turismo en el Municipio. Autoridades que en colaboración de las diversas áreas administrativas vigilarán el cumplimiento de los objetivos de la Dirección de Turismo en el Municipio.

Especial mención reviste la colaboración de la Dirección de Turismo con el Comité de Pueblo Mágico, en el cumplimiento de los objetivos de dicho Cuerpo Colegiado.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en las disposiciones legales previamente señaladas se ha tenido a bien emitir el siguiente:

REGLAMENTO DE TURISMO PARA EL MUNICIPIO DE COMONFORT, GUANAJUATO.

CAPITULO PRIMERO Disposiciones Generales

Artículo 1. El presente reglamento es de orden público y de observancia general en el Municipio de Comonfort, Guanajuato.

Artículo 2. Este reglamento tiene por objeto:

- I. Regular las acciones de turismo;
- II. La planeación y programación de las actividades turísticas;
- III. Generar proyectos y programas para la conservación, mejoramiento, protección, promoción y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos del municipio, preservando el equilibrio ecológico y social de los lugares de que se trate;
- IV. La promoción y fomento del turismo;
- V. La regulación, clasificación y control de los servicios turísticos; y
- VI. La protección, orientación y auxilio de los turistas.

Artículo 3. Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

- I. **Actividad Turística:** Conjunto de operaciones que de manera directa o indirecta se relacionan con el turismo o pueden influir sobre él, siempre que conlleven la presentación de servicios a un turista; así como aquellas que desarrolla el turista con el objetivo de satisfacer sus necesidades de esparcimiento, negocios u otros motivos;
- II. **Asetur:** Asociación de Secretarios de Turismo de México;
- III. **Ayuntamiento:** H. Ayuntamiento del Municipio de Comonfort, Guanajuato.
- IV. **Comisión de Turismo:** A la Comisión de Turismo del H. Ayuntamiento;
- V. **Comité Ciudadano:** El Comité Ciudadano de Pueblo Mágico es un órgano autónomo, incluyente y plural, representativo de la sociedad, integrado por actores relacionados con el sector turístico de un Pueblo Mágico, cuyo objeto es impulsar la planeación democrática y participativa, coadyuvando en la implementación de acciones que promuevan el bienestar y el desarrollo turístico sostenible;
- VI. **Datatur:** El Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México;
- VII. **Dirección:** A la Dirección de Turismo Municipal;
- VIII. **Director:** El Director de Turismo Municipal;
- IX. **Destino Turístico:** Espacio o zona geográfica receptora de flujos turísticos cuyas características constituyen un interés para realizar diversas actividades turísticas;
- X. **Instrumento de la planeación turística de Comonfort:** Documento que contiene el Programa de Desarrollo Turístico, el registro municipal de turismo, el sistema municipal de información turística y el inventario de prestadores de servicios turísticos municipales (las personas físicas o morales que ofrezcan, proporcionen o contraten con el turista, la prestación de servicios, además servirá al instrumento de planeación Estatal);
- XI. **Ley.-** Ley General de Turismo;
- XII. **Ley de Turismo.-** Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus Municipios;
- XIII. **Municipio:** El municipio de Comonfort, Guanajuato.
- XIV. **Oferta Turística:** Conjunto de actividades, destinos, bienes y servicios turísticos, así como los atractivos culturales, históricos, naturales, recreativos y urbanos que se ofrecen al turista;
- XV. **PDTM:** Al Programa de Desarrollo Turístico Municipal;
- XVI. **Prestador de Servicios Turísticos:** A la persona física o moral que ofrezca, proporcione o contraten con el turista, la prestación de los servicios a que refiere las leyes aplicables en materia Turística y el presente reglamento;
- XVII. **Productos Turísticos:** Es la serie o combinación de alguno de los componentes de la oferta turística cuya agrupación busca satisfacer las necesidades y expectativas del turista;

- XVIII. Programa Municipal de Turismo:** Documento de planeación en materia de turismo, que tiene como objetivo impulsar y desarrollar la actividad turística del municipio, el cual deberá estar alineado a los planes y programas sectoriales y /o institucionales del sector a nivel estatal.
- XIX. Promotor de Servicios Turísticos:** Persona física que asesore, informe, promocióne y oriente a los visitantes, para la realización de alguna actividad turística en el municipio y que este reconocido por la autoridad municipal;
- XX. Reglamento:** Al Reglamento de Turismo para el Municipio de Comonfort;
- XXI. Recursos Turísticos:** Son todos los elementos naturales o artificiales de un lugar o región que constituyen un atractivo para la actividad turística;
- XXII. Ruta Turística:** Es un circuito temático o geográfico que se basa en un patrimonio natural o cultural de una zona y se marca sobre el terreno o aparece en los mapas;
- XXIII. Secretaría:** A la Secretaría de Turismo Federal
- XXIV. Sectur Gto.:** A la Secretaría de Turismo del Estado de Guanajuato.
- XXV. Servicios Turísticos:** Los dirigidos a atender las solicitudes de los turistas a cambio de una contraprestación, en apego con lo dispuesto por la Ley de la materia y a este reglamento;
- XXVI. Turismo:** Al desplazamiento masivo de personas fuera de su lugar de residencia habitual con fines de descanso, recreo, salud, cultura, deporte y esparcimiento;
- XXVII. Turismo Sustentable:** Aquél que cumple con las siguientes directrices:
- a) Dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico, ayudando a conservarlos con apego a las leyes en la materia;
 - b) Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservando sus atractivos culturales, sus valores tradicionales y arquitectónicos;
 - c) Asegurar el desarrollo de las actividades económicas viables, que reporten beneficios socioeconómicos, entre los que se cuenten oportunidades de empleo y obtención de ingresos y servicios sociales para las comunidades anfitrionas, que contribuyan a mejorar las condiciones de vida.
- XXVIII. Turista:** A la persona que se desplaza fuera de su lugar de residencia habitual con fines de ocio y esparcimiento por un periodo mayor de veinticuatro horas y menor de seis meses y/o que haga uso de los servicios turísticos señalados en el presente ordenamiento;
- XXIX. Zona de Desarrollo Turístico Sustentable:** Aquellas áreas del Estado que, por sus características geográficas, gastronómicas, naturales, históricas, culturales, religiosas o típicas, constituyan un atractivo turístico o representen un potencial para el desarrollo de la actividad en beneficio de sus poblaciones. locales, por lo que requieren acciones de planeación, protección y ejecución

Artículo 4. Son autoridades para la aplicación del presente reglamento:

- I. El H. Ayuntamiento;
- II. El Presidente Municipal;
- III. La Dirección de Turismo;

Artículo 5.- Son atribuciones del H. Ayuntamiento:

- I. Formular y conducir la política turística municipal;
- II. Atender los asuntos relacionados con la actividad turística del Municipio, debiéndose coordinar con las autoridades federales o estatales;
- III. Cuando resulte necesario, coadyuvar y solicitar el apoyo a las autoridades estatales y federales, para la aplicación de los instrumentos de política ambiental en materia de turismo;
- IV. La determinación de las zonas turísticas en el Municipio;
- V. Revisar y aprobar el Programa Municipal de Turismo, el cual será congruente con los planes federales, estatales y municipales de desarrollo;
- VI. El Ayuntamiento a través del Presidente Municipal, participará en la firma de convenios que celebre con el Ejecutivo Estatal, relativos a la planeación de desarrollo en materia turística;
- VII. El Ayuntamiento, coadyuvará con las dependencias municipales y entidades de la administración pública estatal en la promoción y fomento turístico en términos de la ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus municipios;
- VIII. Promover ante las autoridades estatales y federales competentes la declaratoria de las zonas de desarrollo turístico sustentable en el municipio, además de considerar la posibilidad de que el municipio pueda integrar con otros municipios alguna zona de desarrollo turístico que puedan ser prioridad para el Estado;
- IX. Impulsar el desarrollo de infraestructura turística e imagen urbana del Centro Histórico, debiéndolo incluir en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial y en el Programa General de Obra Municipal;
- X. Promover, planear y ejecutar obras de infraestructura para el desarrollo de la actividad turística;
- XI. Regular la actividad turística que se realice en la vía pública;
- XII. Revisar y actualizar la reglamentación municipal en materia de turismo;
- XIII. Promover y fundamentar jurídicamente la participación ciudadana a través de la creación y operación de asociaciones, consejos consultivos, patronatos, etc., en materia turística y de preservación, conservación y acrecentamiento del patrimonio cultural, arqueológico y de los recursos naturales. Lo anterior alineado a la normativa estatal en materia turística; y
- XIV. Las demás que determinen las leyes y reglamentos.

Artículo 6.- Son atribuciones del Presidente Municipal:

- I. Suscribir los convenios y acuerdos de coordinación con la federación, entidades federativas y municipios para el cumplimiento de las políticas y acciones que en materia de turismo se emitan;
- II. Fomentar las inversiones y propiciar el desarrollo integral y sustentable del turismo en el municipio, en beneficio de sus habitantes;
- III. Vigilar a través de la Dirección de Turismo en el Municipio, el cumplimiento de la Ley General de Turismo, la Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus municipios;
- IV. Vigilar que el programa de Desarrollo Turístico de Comonfort se cumpla;
- V. Gestionar ante las instancias competentes el otorgamiento de estímulos para incentivar la inversión en materia turística;
- VI. Establecer mecanismos de cooperación con los sectores públicos, sociales y privados para integrar y difundir información turística;
- VII. Promover e incentivar la participación en los modelos de certificación a los prestadores de servicios turísticos en el municipio, en coordinación con las autoridades federales y estatales;
- VIII. Promover los recursos y la oferta turística del municipio con base en el marco de la política de promoción estatal y nacional; y
- IX. Las demás que determinen las leyes y reglamentos.

Artículo 7. Son atribuciones de la Dirección de Turismo:

- I. Elaborar, promover y ejecutar el programa de desarrollo turístico de Comonfort, Guanajuato;
- II. Contemplar dentro del programa de desarrollo turístico acciones a favor de las personas con capacidades especiales;
- III. Brindar información, asesoría y atención al turista;
- IV. Participar en la profesionalización de los prestadores de servicios turísticos;
- V. Colaborar con el inventario turístico estatal, el registro estatal de turismo, el registro nacional de turismo y con el sistema estatal de información turística, en función del recurso que asignen al áreas, así como la información solicitada por el DATATUR;
- VI. Promover entre los prestadores de servicios turísticos la capacitación de su personal con las autoridades estatal y federal en materia turística;
- VII. Realizar acciones de publicidad y difusión turística;
- VIII. Promocionar los atractivos y servicios turísticos que ofrezca el Municipio;

- IX.** Promover y gestionar la protección, conservación y acrecentamiento del patrimonio tangible e intangible: histórico cultural y natural del Municipio;
- X.** Impulsar la participación de la población del municipio en las actividades turísticas y culturales;
- XI.** Planear y profesionalizar la actividad turística en el Municipio;
- XII.** Contribuir al desarrollo y aprovechamiento sustentable de los recursos turísticos del Municipio;
- XIII.** Promover y fomentar las actividades de turismo en sus diversas modalidades.
- XIV.** Coadyuvar en la formulación de las declaratorias de zonas de desarrollo Turístico Sustentable, que involucren e incluyan al territorio municipal.
- XV.** Impulsar mecanismos para incrementar la competitividad de los servicios turísticos municipales a través de las dependencias gubernamentales correspondientes;
- XVI.** Establecer criterios de sustentabilidad, sostenibilidad, competitividad, desarrollo equilibrado, mejoramiento y desarrollo del producto turístico, elaborando e implementando estrategias a través del Programa de Desarrollo Turístico Municipal (PDTM);
- XVII.** Propiciar y fortalecer mecanismos para la participación del sector privado, social y académico del Municipio;
- XVIII.** Establecer mecanismos con prestadores de servicios turísticos para fomentar el acceso y facilidades de uso y disfrute de instalaciones turísticas a las personas en el municipio, y que incluya a los diferentes grupos sociales organizados tales como personas con discapacidad, de jóvenes, de adultos mayores, de mujeres, grupos de personas de recursos económicos limitados, trabajadores, obreros, campesinos, estudiantes, y que incluya la igualdad de género;
- XIX.** Contar con personal capacitado a fin de estar en posibilidades de brindar a los turistas la información del Municipio que requieran, así como sus derechos y obligaciones;
- XX.** Impulsar y fomentar la inversión pública y privada en la actividad turística, a través de las dependencias municipales correspondientes y de instituciones financieras
- XXI.** Establecer las bases de coordinación interinstitucional e intergubernamental en el marco de las disposiciones concurrentes establecidas en la Ley de Turismo del Estado de Guanajuato, a efecto de asumir nuevas responsabilidades y facultades otorgadas a los municipios con vocación turística por la federación, que involucre, la participación de los sectores social, privado, y académico del municipio;

- XXII.** Instituir las reglas de coordinación interinstitucional e intergubernamental para las mejoras en las facilidades, accesos y servicios, así como de seguridad y vialidad e imagen urbana;
- XXIII.** Establecer las reglas de impulso turístico y de desarrollo de actividades en las áreas naturales protegidas;
- XXIV.** Instaurar mecanismos que eleven el nivel de cultura turística de la población en general; desarrollando y mejorando métodos, instrumentos y sistemas de difusión, así mismo impulsar acciones orientadas a la certificación de las empresas pequeñas y medianas del sector turístico, de los colaboradores de las empresas y del destino turístico en general;
- XXV.** Impulsar la modernización del sector turístico del municipio, tomando en consideración las reglas que al respecto deban atenderse con motivo de ser Pueblo Mágico; así como, instrumentar acciones tendientes a enriquecer, fortalecer y transformar el modelo turístico actual del destino;
- XXVI.** Diseñar e implementar mecanismos que propicien la creación, conservación, desarrollo y protección del patrimonio turístico-cultural del municipio;
- XXVII.** Promover, planear y ejecutar programas municipales para el desarrollo de la actividad turística en las comunidades, con apego a la estrategia nacional de Pueblos Mágicos (ENPM);
- XXVIII.** Cubrir los requisitos establecidos por la SECTUR para la permanencia del nombramiento de Pueblo Mágico;
- XXIX.** Las que le confiera el Ayuntamiento Municipal;
- XXX.** Las demás que por instrucciones o despacho le sean turnadas por el Presidente Municipal en el uso de sus atribuciones legales y reglamentarias; y
- XXXI.** Las demás que deriven de la Ley General, la Ley de Turismo y cualquier normativa que sea de observancia por la Dirección.

Artículo 8. En lo no previsto en el presente ordenamiento, se aplicará supletoriamente la Ley General de Turismo y la Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Artículo 9. Se consideran Servicios Turísticos, los prestados a través de:

- I. Hoteles, moteles, albergues y demás establecimientos de hospedaje, así como campamentos y paradores de casas rodantes que presten servicio a turistas e

inmuebles en los que se ofrezca alojamiento de manera temporal o permanente;

- II. Agencia de viajes, sub agencias de viajes y operadoras mayoristas de viajes;
- III. Guías de turistas, de acuerdo con la clasificación prevista en la normatividad del Sector Federal, Estatal y/o Municipal.
- IV. Personas que promuevan, proporcionen, intermedien o contraten servicios turísticos en la vía pública, a nombre de otros prestadores de servicios turísticos;
- V. Restaurantes, cafeterías, bares, centros nocturnos, centros de recreación y esparcimiento, discotecas, museos y zonas arqueológicas que operen de manera temporal o permanente;
- VI. Empresas de sistemas de intercambio de servicios turísticos y comerciantes en general;
- VII. Establecimientos de arte popular y productos típicos del municipio y artesanos;
- VIII. Las arrendadoras de automóviles, transportadoras terrestres exclusivas de turismo, central de autobuses y demás bienes muebles y equipos destinados a actividades turísticas;
- IX. Instalaciones para eventos y reuniones, como son auditorios, salones, jardines; y
- X. Actividades educativas y culturales que atiendan preponderadamente al turista.

Artículo 10. La Dirección de Turismo encauzará programas de acción objetiva que promuevan la oferta turística (atractivos, productos, eventos.), con el fin de fomentar su intercambio y desarrollo, esto para impulsar a las empresas pequeñas y medianas al Municipio, reportándose las ventajas de sus inversiones y los atractivos de su situación geográfica.

Artículo 11. La visión de la Dirección de Turismo deberá contemplar:

- I. La Orientación;
- II. La Asesoría;
- III. La Gestión
- IV. La Información; y
- V. El Auxilio para el Turista como para el prestador de servicios turísticos.

CAPITULO SEGUNDO

De las Autoridades

Artículo 12. La aplicación de este reglamento involucra a:

- I. El H. Ayuntamiento;
- II. El Presidente Municipal;
- III. La Secretaría del H. Ayuntamiento;
- IV. La Dirección de Turismo;

- V. La Dirección de Desarrollo Económico
- VI. La Dirección de Seguridad Pública
- VII. La Dirección de Tránsito y Movilidad;
- VIII. La Dirección de Desarrollo Urbano;
- IX. La Dirección de Obras Públicas;
- X. La Dirección Municipal de Cultura y Tradiciones Populares;
- XI. La Dirección de Fiscalización;
- XII. La Coordinación de Ecología;
- XIII. La Coordinación de Salud;
- XIV. El titular de la Comisión Municipal de Deporte;
- XV. Dirección de Servicios Municipales; y
- XVI. La Coordinación de Atención a la Juventud,

Artículo 13. Para la implementación de las políticas públicas en materia de turismo en el Municipio de Comonfort, Guanajuato, se observarán los principios de sostenibilidad, calidad, accesibilidad, gestión corresponsable, equilibrio regional, resiliencia y no discriminación, competitividad y desarrollo local integrado, a que se refiere la Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus Municipios.

CAPÍTULO TERCERO **Del Comité ciudadano de pueblo mágico**

Artículo 14.- La integración y funcionamiento del Comité Ciudadano de Pueblo Mágico, será de conformidad a las Reglas Generales publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 15. El Comité Ciudadano deberá estar conformado por, al menos, cinco y máximo siete integrantes, de la siguiente manera:

- a) Un Presidente, quien será la persona titular de la Presidencia Municipal, o en su defecto, por el titular de la Dirección de Turismo, o la persona servidora pública designada por el titular de la Presidencia Municipal o por el Cabildo Municipal, quien contará con voz y voto de calidad;
- b) Un Coordinador, quien contará con voz y voto;
- c) Un Secretario Técnico, quien contará con voz y;
- d) De dos o hasta cuatro vocalías, quienes serán personas con reconocida experiencia y capacidad en materia turística, las cuales contarán con voz y voto.

Los miembros del Comité Ciudadano desempeñarán sus funciones de forma honorífica.

Se privilegiará que los integrantes del Comité Ciudadano sean de aquellos ciudadanos que tengan relación con la actividad en materia turística o que sus actividades estén vinculadas con el turismo.

Artículo 16. Para el caso de la inasistencia del Presidente del Comité Ciudadano, bastará que turne instrucción a quien así lo determine; en su defecto, dicha persona será nombrada por el Cabildo Municipal.

La persona que le supla en la sesión adquiere las responsabilidades y funciones correspondientes.

Para que adquiera validez la sesión, se deberá registrar la asistencia del 50 por ciento más uno de los integrantes del Comité Ciudadano.

Artículo 17.- Quienes integren el Comité Ciudadano tendrán de manera enunciativa más no limitativa, las siguientes responsabilidades y funciones:

1. Presidencia:

- a) Autorizar el orden del día propuesto;
- b) Convocar a sesiones ordinarias y extraordinarias, las cuales privilegiarán, en todo momento, la transparencia y el acceso a la información;
- c) Programar y organizar las sesiones del Comité Ciudadano y actuar como moderador de las mismas, así como proponer a éste, en su caso, el calendario de sesiones ordinarias anual;
- d) Presidir, instalar y declarar la legalidad de las sesiones y, en su caso, dar por terminadas éstas;
- e) Dictar los acuerdos procedentes para el desahogo de los puntos del orden del día de la sesión correspondiente;
- f) Someter a votación de los integrantes, las resoluciones a tomar debiendo en caso de empate, decidir con voto de calidad;
- g) En forma conjunta con la Secretaría Técnica, autorizar con su firma, las actas que se levantes al final de las sesiones;
- h) Fijar las responsabilidades derivadas de los acuerdos adoptados en cada sesión, especificando las mismas, a fin de hacer posible su seguimiento y control y;
- i) Vigilar que se incorporen las observaciones al proyecto del acta por parte de la Secretaría Técnica del Comité y presentarla para su aprobación en la siguiente sesión.

2. Coordinación: Articular los trabajos del Comité Ciudadano en función del Programa Municipal de Turismo, a efecto de garantizar con imparcialidad, la participación democrática de los integrantes de este órgano.

3. **Secretaría Técnica:** Realizar el registro, control y seguimiento de las actuaciones y sesiones del Comité Ciudadano.
4. **Vocalías:** Coadyuvar en la gestión de los canales de comunicación por medio de los cuales se establezca la inclusión de todos los sectores de la sociedad involucrados en el desarrollo de la actividad turística en el Pueblo Mágico.

Por cada miembro electo, se nombrará una persona suplente, que actuará en caso de ausencias temporales por parte del titular.

Artículo 18. El Comité Ciudadano quedará formalmente instalado en la primera sesión ordinaria convocada para ese fin por el Municipio, la cual habrá de realizarse dentro de los diez días hábiles posteriores al términos del proceso electivo.

Se deberán levantar un acta para dejar constancia de la integración del Comité Ciudadano. Un ejemplar del acta conformar autógrafas quedará bajo resguardo de la Secretaría Técnica.

El Comité Ciudadano remitirá el acta al Municipio, y éste a su vez enviará a la Secretaría Estatal, dentro de los diez días hábiles posteriores a la celebración de la primera sesión ordinaria.

Artículo 19. Los periodos de gestión de los Comités ciudadanos deberán ser de tres años, contados a partir de la fecha del acta de instalación del mismo, con posibilidad de ser reelectos por un periodo igual, para el periodo inmediato posterior.

El procedimiento de elección para el siguiente periodo del Comité Ciudadano, en términos de las Reglas Generales para la Integración y Funcionamiento de los Comités Ciudadanos de Pueblos Mágicos, deberá iniciar sesenta días naturales previos al término del periodo de gestión señalado en el párrafo anterior.

El Comité Ciudadano saliente, deberá entregar a la Secretaría Estatal o la Dependencia Estatal correspondiente, un informe de gestión que incluye las acciones realizadas, los asuntos en trámite y el programa de trabajo.

Artículo 20. La representación de los Comités Ciudadanos deberá recaer en la persona titular de la Presidencia Municipal, mismo que ante cualquier necesidad de cualquier tema o asunto a tratar derivado de las Reglas Generales para la Integración y Funcionamiento de los Comités Ciudadanos de Pueblos Mágicos, deberá hacerlo del conocimiento al titular de la Secretaría Estatal o a la dependencia de gobierno estatal conducente, para que pueda presentarse como tema a tratar en el marco de las juntas de trabajo de la ASETUR.

Artículo 21. El Comité Ciudadano, tendrá las siguientes responsabilidades y funciones:

- I. Apoyar en las acciones del Pueblo Mágico establecidas en el Programa Municipal de Turismo en el que se detallan las actividades a seguir en materia turística;
- II. Elaborar su programa anual de trabajo y remitirlo para autorización, dentro del término del primer mes de cada uno de los ejercicios de su gestión, para aprobación a la Secretaría Estatal, quien, a su vez, lo remitirá en un plazo máximo de cinco días hábiles a la Secretaría Federal para su conocimiento;
- III. Coadyuvar con el Municipio o Municipios que correspondan en el impulso a la planeación democrática y participativa relacionada con la actividad turística;
- IV. Emitir opinión sobre las actividades turísticas del Pueblo Mágico al Municipio o Municipios que correspondan cuyo impacto incida en el desarrollo turístico sostenible;
- V. Coadyuvar con el Municipio o Municipios que correspondan, al cumplimiento de lo dispuesto en el Programa Municipal de Turismo;
- VI. Auxiliar al Municipio o Municipios que correspondan en el cumplimiento de la Estrategia Nacional de Pueblos Mágicos;
- VII. La coordinación entre Comités Ciudadanos, deberá articularse y ser encabezada por la Secretaría Estatal;
- VIII. Los temas relacionados con los Pueblos Mágicos y sus Comités Ciudadanos deberán presentarse, por la persona titular de la Secretaría Estatal o por la Dependencia Estatal que corresponda, en el marco de las reuniones de trabajo de ASETUR, bajo los procedimientos que, para tal efecto, establece la Presidencia de ASETUR.
- IX. Apoyar en la elaboración del informe anual que, en materia del cumplimiento de la Estrategia Nacional de Pueblos Mágicos, efectúe el Municipio correspondiente;
- X. Atender las acciones que emanan del Programa Sectorial de Turismo, así como los requerimientos y que en la materia formule el Municipio de que se trate;
- XI. Determinar con el Municipio de Comonfort, Gto., la sustitución o remoción de sus miembros, con base en las leyes municipales aplicables, haciendo la notificación respectiva a la Secretaría Estatal;
- XII. Las demás que determinen las Autoridades Federales y Estatales, en coordinación con el Municipio.

Artículo 22. El Comité Ciudadano deberá remitir a la autoridad municipal correspondiente:

- a) Las propuestas de acciones para el cumplimiento del Programa Municipal de Turismo, dentro de los treinta días hábiles posteriores al término del proceso electivo.
- b) El informe de avance de acciones derivadas del Programa Municipal de Turismo, durante el primer trimestre de cada año.
- c) Las actas de las sesiones que celebre el órgano colegiado, dentro de los diez días hábiles posteriores a la celebración de las mismas.

Artículo 23. La Autoridad Municipal, una vez que cuente con la información y documentación que se señala en el artículo anterior, deberá remitirla a la Secretaría Estatal o a la Autoridad Estatal correspondiente, dentro de los cinco días hábiles posteriores a su recepción.

Artículo 24. Dentro de los quince días hábiles posteriores a su recepción, la Secretaría Estatal o la Autoridad Estatal correspondiente, deberá remitir a la Secretaría Federal o Autoridad Federal Correspondiente, la información y documentación que se señala en el artículo 25 del presente ordenamiento.

Artículo 25.- Con el objeto de desahogar los asuntos de competencia de los Comités Ciudadanos, sus sesiones se deberán sujetar a lo siguiente:

- I. El Comité Ciudadano sesionará de manera ordinaria, al menos, dos veces al año. Las sesiones serán convocadas por la Presidencia;
- II. En las sesiones sólo podrán tratarse aquellos asuntos señalados en la convocatoria correspondiente. En el caso de las sesiones extraordinarias no se admitirán asuntos generales;
- III. El calendario de sesiones deberá ser aprobado por el Comité Ciudadano, a más tardar, durante la primera sesión ordinaria del año en el que estará vigente dicho Comité Ciudadano;
- IV. Para la celebración de las sesiones del Comité Ciudadano deberá mediar convocatoria, la cual deberá señalar día, hora y lugar de la sesión a celebrarse, así como la mención de si es ordinaria o extraordinaria;
- V. La convocatoria deberá ir acompañada del orden del día, lo cual deberá ser enviado por la Presidencia, con una anticipación no menor de cinco días hábiles, en el caso de las sesiones ordinarias y con una anticipación no menor de tres días hábiles, en caso de las sesiones extraordinarias.
- VI. Las convocatorias se podrán realizar a través del correo electrónico que al efecto se remita a la cuenta que proporcionen los integrantes del Comité Ciudadano.
- VII. Las sesiones podrán realizarse de manera presencial y/o a distancia, lo que deberá quedar estipulado en la convocatoria correspondiente.
- VIII. La Secretaría Estatal o Autoridad Estatal correspondiente, enviará todas las actas de los Comités Ciudadanos de Pueblos Mágicos a la Secretaría Federal o Autoridad Federal correspondiente.
- IX. Las sesiones ordinarias o extraordinarias de los Comités Ciudadanos deberán ser coordinadas por el Municipio de Comonfort, Gto.

Artículo 26. Las decisiones del Comité Ciudadano, serán definidas de manera democrática por mayoría de votos, mediante el voto libre y directo de cada uno de sus miembros, quienes participarán en las sesiones con voz y voto.

En caso de empate, el Ejecutivo Municipal o quien le represente, tendrá voto de calidad.

CAPÍTULO CUARTO

Del Programa Municipal de Turismo

Artículo 27. El programa Municipal de Turismo de Comonfort contendrá cuando menos lo siguiente:

- I. Marco histórico;
- II. Marco Jurídico;
- III. Objetivos;
- IV. Acciones a desarrollar;
- V. Recursos;
- VI. Metas; y
- VII. Evaluación.

Artículo 28. El programa tiene como objetivo impulsar y desarrollar la actividad turística del municipio, el cual deberá estar alineado a los planes y programas del estado y al programa sectorial turístico del gobierno federal, así como a la Estrategia Nacional y Estatal de los Pueblos Mágicos.

Artículo 29. El Programa tendrá que presentarse un mes después de la publicación del Programa de Gobierno Municipal, al cual estará alineado.

Artículo 30. El Ayuntamiento se coordinará con la Secretaría de Turismo del Estado de Guanajuato, a través de la Dirección de Turismo, para la promoción y fomento de la actividad turística, así como para incrementar la calidad en los servicios turísticos.

CAPITULO QUINTO

Del Inventario Turístico

Artículo 31. La Dirección de Turismo con el auxilio de las Direcciones de Desarrollo Urbano, de Cultura y Tradiciones Populares, así como, de la Unidad Administrativa del Archivo Histórico, y en general, de toda aquella Dependencia Municipal que resulte necesaria, realizará el inventario turístico de Comonfort, el cual formará parte del Inventario turístico del Estado, y contendrá los recursos naturales, culturales, históricos y monumentales que constituyen un atractivo turístico, así como los productos y servicios turísticos, el cual se actualizará cada 3 años.

Artículo 32. La Dirección de Turismo y el Comité Ciudadano de Pueblo Mágico, utilizarán el inventario turístico de Comonfort como una herramienta para la planeación, promoción y competitividad del sector turístico en el municipio.

CAPÍTULO SEXTO

De los Derechos y Obligaciones de los Habitantes del Municipio en Materia Turística

Artículo 33. Son Derechos de los habitantes del Municipio en Materia Turística:

- a) Utilizar los servicios públicos que preste el municipio en materia turística;
- b) Ser atendido por quienes integran la dirección de turismo en el municipio;
- c) Recibir los beneficios que deriven del turismo;
- d) Proponer a través de la Dirección de Turismo, las medidas o acciones que impulsen el turismo en el municipio;
- e) Ejercer el derecho de petición ante la Dirección de Turismo; y
- f) Los demás que le otorguen las leyes y reglamentos.

Artículo 34. Son obligaciones de los habitantes del Municipio en Materia Turística:

- a) Respetar las determinaciones que en materia de turismo emitan el Ayuntamiento, el Ejecutivo Municipal y la Dirección de Turismo;
- b) Observar las normas usuales de convivencia en los establecimientos turísticos;
- c) Respetar el entorno natural y patrimonio cultural de los sitios en los que se realice una actividad turística;
- d) Acatar las prescripciones particulares de establecimientos mercantiles y empresas cuyos servicios turísticos disfruten o contraten;
- e) Pagar el precio de los servicios utilizados en el momento de la presentación de la factura o del documento que ampare el pago en el plazo pactado.
- f) Las demás que dispongan las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas de observancia general.

CAPITULO SÉPTIMO

De la Verificación y Sanciones

Artículo 35. El incumplimiento de las obligaciones a cargo de los prestadores de los servicios turísticos que establece la Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, será sancionado por el H. Ayuntamiento, imponiendo cualquiera de las siguientes sanciones.

- I. Apercibimiento;
- II. Amonestación; y
- III. Multa de treinta a quinientas Unidades de Medida y Actualización (UMA).
Tomando en consideración el valor de la UMA al momento del incumplimiento.

Para el caso de reincidencia, se podrá duplicar la multa de hasta mil veces la Unidad de Medida y Actualización (UMA).

Artículo 36. Para determinar las sanciones previstas en el presente capítulo, el H. Ayuntamiento deberá tomar en cuenta:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. El perjuicio causado al usuario del servicio turístico;
- III. El daño económico que se hubiere causado en caso de que así ocurriera; y
- IV. La reincidencia del infractor en su caso.

Artículo 37. Los servidores públicos que contravengan las disposiciones de la Ley de Turismo para el Estado de Guanajuato y sus Municipios y este Reglamento, serán sancionados de conformidad con la Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Guanajuato, sin perjuicio de las demás responsabilidades a que haya en el ejercicio de sus funciones.

CAPITULO SÉPTIMO

De los Medios de Impugnación

Artículo 38. Para la substanciación de los procedimientos administrativos, así como para el ejercicio de las facultades de vigilancia, verificación, la aplicación de sanciones y los medios de impugnación se estará a lo dispuesto al recurso de inconformidad y de impugnación ante la autoridad jurisdiccional que se establecen en el Código de Procedimiento y Justicia Administrativa para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. Este Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

ARTÍCULO SEGUNDO. Una vez que entre en vigor el presente Reglamento, la Dirección de Turismo, en un plazo de 30 días naturales, lo hará del conocimiento de los prestadores de servicios turísticos en general y, de manera específica al Comité de Pueblo Mágico

para acordar acciones de coordinación derivadas del Programa de Desarrollo Turístico y fundamentadas en el presente Reglamento.

ARTÍCULO TERCERO. Se derogan todas las disposiciones reglamentarias o administrativas que se opongan al presente reglamento.

ARTÍCULO CUARTO. Una vez que entre en vigor el presente Reglamento, El titular de la Dirección de Turismo, auxiliado por las Direcciones de Desarrollo Urbano, Cultura y Tradiciones Populares y el responsable del Archivo Histórico, tendrá 90 días naturales para presentar el inventario turístico de Comonfort ante el Comité Ciudadano de Pueblo Mágico y la SECTUR GUANAJUATO.

Por lo tanto, con fundamento en los artículos 70, 77 fracción VI, y 240 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, mando que se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Presidencia Municipal, Comonfort, Estado de Guanajuato a los 29 días del mes de mayo del año 2024.


C. MARÍA BRENDA GÓMEZ SILVA
PRESIDENTA MUNICIPAL INTERINA




LIC. DIANA REBECA MOTA OLALDE
SECRETARIA DEL AYUNTAMIENTO



MUNICIPIO DE GUANAJUATO, GTO.

El ciudadano Licenciado Mario Alejandro Navarro Saldaña, Presidente del Honorable Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato, Guanajuato, a los Habitantes del mismo les hace saber que:

Que el Honorable Ayuntamiento de Guanajuato, Gto., que me honro presidir, con fundamento en los artículos 1, párrafo tercero, 4, párrafo dieciséis, 115, fracciones I, II, III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 68, fracciones II y VIII de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; 1, párrafos tercero y dieciséis, 106, 107, 117, fracciones II, inciso a), III, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guanajuato; 3, 4, 12, de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato; 12, 31, fracción I, 33, fracciones III y IX de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios; 32, fracción I, 33, fracción del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato; 76, fracciones III y VI, 99, de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato; 4, fracción I, 10, 17, 25, del Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato; 4, fracción I, 6, fracciones II y VIII del Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato, en la sesión ordinaria número 63 del Pleno del Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato, celebrada el 14 de junio del 2024, específicamente dentro del punto número seis, aprobó el Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato, en los siguientes términos:

PROGRAMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE GUANAJUATO

H. Ayuntamiento
de Guanajuato,
Gto. 2021-2024

Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato



Contenido

- I. PRESENTACIÓN
- II. INTRODUCCIÓN
- ANTECEDENTES
- III. MARCO DE REFERENCIA
- Marco Internacional
- 3.1. Marco jurídico
- 3.1.1. **Ámbito nacional**
- 3.1.2. **Ámbito estatal**
- 3.1.3. **Ámbito municipal**
- 3.2. Marco normativo
- 3.2.1. **Ámbito nacional**
- 3.2.2. **Ámbito estatal**
- 3.2.3. **Ámbito municipal**
- 3.3. Proceso de elaboración
- Metodología**
- Procedimiento legal**
- 3.4. Alineación con otros instrumentos de planeación
- 3.5. Análisis del entorno
- IV. DIAGNÓSTICO
- 4.1 Medios alternos de movilidad: movilidad no motorizada
- 4.1.1 **Infraestructura dedicada al peatón.**
- 4.1.2 **Movilidad ciclista: Sistema Municipal de Ciclovías.**
- 4.2 Transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable
- 4.2.1 **Operación de la red vial e infraestructura vial**
- 4.2.2 **Seguridad en la red vial municipal**
- 4.2.3 **Cultura Vial**
- 4.2.4 **Accesibilidad universal**
- 4.2.5 **Integración del servicio de transporte público.**
- 4.2.6 **Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.**
- 4.2.7 **Percepción sobre seguridad pública**
- 4.2.8 **Perspectiva de género**
- 4.3 Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades
- 4.3.1 **Coordinación intergubernamental en materia de movilidad**
- V. ENFOQUE: VISIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD
- VI. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO
- 6.1 Plazos y horizontes
- 6.2 Líneas estratégicas
- 6.3 Objetivos
- 6.4 Líneas de acción
- VI. LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA
- 7.1 Instrumentación del programa
- 7.2 Seguimiento del Programa
- 7.3 Evaluación del Programa

BIBLIOGRAFÍA
ANEXOS

- Anexo 1. Metodología, encuesta y resultados de percepción de calidad del servicio de transporte público de Guanajuato.....
 - 1. Metodología y operatividad de la encuesta.....
 - 2. Encuestas de percepción de calidad para usuarios del transporte público colectivo (TPC).....
 - 3. Conclusiones.....
- Anexo 2. Cultura Vial y Marco Normativo.....

Índice de Figuras

- Figura 1-** Pirámide de población del municipio de Guanajuato.
- Figura 2-** Población Económicamente Activa (PEA).
- Figura 3-** Corredores económicos y turísticos.....
- Figura 4-** Pirámide de movilidad.....
- Figura 5-** Medios de Transporte más utilizados.
- Figura 6-** Vialidades en la Panorámica.
- Figura 7-** Interrupción de banqueta por paramentos excedentes hasta arroyo vial, Av. Santa Fe.....
- Figura 8-** Interrupción de banqueta, Calle Alhóndiga.
- Figura 9-** Discontinuidad en banqueta, Panorámica (Glorieta de mineros-Deportivo Nieto Piña).
- Figura 10-** Entrada vial y peatonal, cerrada durante periodo de lluvias, Barrio de San Cayetano.
- Figura 11-** Red peatonal en la zona centro de Guanajuato.....
- Figura 12-** Camino antiguo de Marfil.
- Figura 13-** Resultados de las encuestas sobre uso de bicicleta.....
- Figura 14-** Resultados de las encuestas sobre motivos de traslado en bicicleta.
- Figura 15-** Ecovía norponiente.
- Figura 16-** Nueva vialidad Las Teresas-Cervera.....
- Figura 17-** Entronque nueva vialidad Las Teresas-Cervera, con carretera libre Gto-Silao.
- Figura 18-** Red propuesta de ciclovías.....
- Figura 19-** Red vial.....
- Figura 20-** Capacidad vehicular en vialidades de la Ciudad de Guanajuato.
- Figura 21-** Localización de estacionamientos en el municipio de Guanajuato.
- Figura 22-** Puntos de conflicto y de mayor incidencia de accidentes.
- Figura 23-** Discontinuidad e interrupción de espacios peatonales.
- Figura 24-** Localización de manzanas con banquetas y rampas en las principales localidades urbanas de la Ciudad de Guanajuato.
- Figura 25-** Localización de manzanas con banquetas y rampas en las principales localidades urbanas de la Ciudad de Guanajuato.
- Figura 26-** Rutas de TPC existentes y propuestas.....
- Figura 27-** Vialidades con mayor densidad de rutas.
- Figura 28-** Paraderos de TPC.
- Figura 29-** Transporte turístico.
- Figura 30-** Total de vehículos registrados en circulación de 2000 a 2022.
- Figura 31-** Esquema de patrón de movilidad urbana en mujeres y hombres.
- Figura 32-** Camino Antiguo de Marfil, tramo ex haciendas San Gabriel de Barrera- San Juan Nepomuceno.
- Figura 33-** Espacios potenciales para estaciones multimodales.....
- Figura 34-** Organigrama de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.....
- Figura 35-** Encuesta general de percepción de calidad del servicio de transporte público de Guanajuato.....
- Figura 36-** Encuesta de percepción de calidad para jóvenes usuarios del servicio de transporte público de Guanajuato.
- Figura 37-** Total de usuarios encuestados por sexo.
- Figura 38-** Motivo de viajes por cantidad de usuarios encuestados.....
- Figura 39-** Frecuencia de viajes por porcentaje.
- Figura 40-** Motivos por los que elige el transporte público por porcentaje.
- Figura 41-** Modo de llegada al paradero de abordaje por porcentaje.....
- Figura 42-** Tiempo para legar al paradero de abordaje por número de usuarios.

Figura 43-	Modo de llegada al su destino al descender de la unidad por porcentaje.....
Figura 44-	Tiempo para llegar a su destino tras descender por número de usuarios.....
Figura 45-	Tiempo que demora la unidad para llegar al paradero de destino por porcentaje.....
Figura 46-	Tendencia de percepción de calidad de cada aspecto por porcentajes.....
Figura 47-	Comodidad percibida sobre el TPC por porcentaje.....
Figura 48-	Volumen de la música al interior de la unidad por porcentaje.....
Figura 49-	Tiempo invertido en trasladarse en TPC por porcentaje.....
Figura 50-	Tiempo invertido en trasladarse en TPC al paso de los años por porcentaje.....
Figura 51-	Posibilidad para calcular tiempo de llegada a destino por porcentaje.....
Figura 52-	Momento de realizar el pago del pasaje por porcentaje.....
Figura 53-	Tiempo de espera en el paradero para abordar la unida por porcentaje.....
Figura 54-	Tiempo de espera en el paradero para abordar la unida por porcentaje.....
Figura 55-	Calidad percibida del paradero por porcentaje.....
Figura 56-	Servicio ofrecido por el operador de la unidad por porcentaje.....
Figura 57-	Presentación del operador de la unidad por porcentaje.....
Figura 58-	Tiempo brindado por el operador para ascender/descender de la unidad por porcentaje.....
Figura 59-	Frecuencia con la que recibe su boleto al pagar por porcentaje.....
Figura 60-	Porcentaje de frecuencia en que se recibe el boleto.....
Figura 61-	Es respetado el cupo máximo de la unidad por porcentaje.....
Figura 62-	Gasto aproximado en TPC por día por porcentaje.....
Figura 63-	Percepción sobre tarifa pagada acorde a la percepción de calidad sobre el servicio recibido por porcentaje.....
Figura 64-	Calificación sobre el servicio de TPC en general por porcentaje.....
Figura 65-	Otros medios de transporte que podrían habilitarse por porcentaje.....
Figura 66-	Principales propuestas para mejorar la calidad del transporte público.....
Figura 67-	Total por sexo de los jóvenes encuestados.....
Figura 68-	Edad en que comenzaron a viajar solos en TPC.....
Figura 69-	Percepción de seguridad.....
Figura 70-	Razones asociadas a la percepción de seguridad.....
Figura 71-	Razones asociadas a la percepción de inseguridad.....
Figura 72-	Percepción sobre la comodidad de las unidades de TPC.....
Figura 73-	Percepción sobre el trato que reciben del operador de la unidad.....
Figura 74-	Porcentaje de categorías de opinión sobre aspectos a mejorar.....

Índice de Tablas

Tabla 1.	Estudios existentes en materia de movilidad en el municipio de Guanajuato, Gto.....
Tabla 2.	Alineación con ODS, instrumentos federales, estatales y municipales.. ¡Error! Marcador no definido.....
Tabla 3.	Población de 3 años y más que asiste a la escuela y se traslada al lugar de estudios según modo o medio de traslado.....
Tabla 4.	Disponibilidad de alumbrado público por manzana en las principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.....
Tabla 5.	Carreteras estatales en el municipio con mayor flujo vehicular a escala estatal.....
Tabla 6.	Longitud de red carretera estatal en el municipio (desglose).....
Tabla 7.	Vialidades estatales en el municipio con I.R.I mayor a 3.....
Tabla 8.	Recubrimiento en vialidades de acuerdo a cobertura por manzana en principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.....
Tabla 9.	Disponibilidad de letrero con nombre de vialidades por manzana en principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.....
Tabla 10.	Estacionamientos en el municipio de Guanajuato.....
Tabla 11.	Accidentes por mes y año 2017-2023 en vialidades del municipio de Guanajuato.....
Tabla 12.	Principales causas de accidentes 2017-2023 en vialidades del municipio de Guanajuato.....

Tabla 13. Total de accidentes, lesionados y muertes por año.....	1
Tabla 14. Media de edad por año de personas responsables de accidentes viales.....	1
Tabla 15. Responsable por sexo, 2017-2023.....	1
Tabla 16. Total por sexo del responsable del accidente a causa del consumo de alcohol 2017-2023. *Datos 2023 disponibles al mes de julio de 2023.....	1
Tabla 17. Total de vehículos por tipo involucrados en accidentes 2017-2023.....	1
Tabla 18. Puntos con mayor número de incidencias.....	1
Tabla 19. Manzanas de 2010 a 2020 en las principales localidades urbanas.....	1
Tabla 20. Distribución porcentual de elementos disponibles por manzana en las principales localidades urbanas de la Ciudad de Guanajuato.....	1
Tabla 21. Disponibilidad de paso peatonal por manzana en las principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.....	1
Tabla 22. Rutas con mayor demanda en un día entre semana.....	1
Tabla 23. Rutas con mayor demanda en un día de fin de semana.....	1
Tabla 24. Rutas por ocupación máxima.....	1
Tabla 25. Paraderos más concurridos por día entre semana.....	1
Tabla 26. Paraderos más concurridos por día fines de semana.....	1
Tabla 27. Número de personas detenidas por acoso sexual callejero por año.....	1
Tabla 28. Reporte de casos por violencia familiar contra la mujer en el municipio de Guanajuato.....	1
Tabla 29. Relación de personal de Movilidad y Tránsito Municipal 2023.....	1
Tabla 30. Motivos de viajes en TPC.....	1
Tabla 31. Frecuencia de viajes en TPC.....	1
Tabla 32. Motivos por los que elije viajar en el TPC.....	1
Tabla 33. Modo de llegada al paradero de abordaje.....	1
Tabla 34. Tiempo para llegar al paradero de abordaje.....	1
Tabla 35. Modo de llegada al su destino al descender de la unidad.....	1
Tabla 36. Tiempo para llegar a su destino tras descender de la unidad.....	1
Tabla 37. Tiempo que demora la unidad para llegar al paradero de destino.....	1
Tabla 38. Calidad de iluminación al interior de la unidad.....	1
Tabla 39. Estado de los asientos en la unidad.....	1
Tabla 40. Limpieza de la unidad.....	1
Tabla 41. Estado general al interior de la unidad.....	1
Tabla 42. Estado general del exterior de la unidad.....	1
Tabla 43. Totales por aspecto físico sobre la tendencia de percepción de calidad.....	1
Tabla 44. Comodidad percibida sobre el TPC.....	1
Tabla 45. Volumen de la música al interior de la unidad.....	1
Tabla 46. Tiempo invertido en trasladarse en TPC.....	1
Tabla 47. Tiempo invertido en trasladarse en TPC al paso de los años.....	1
Tabla 48. Posibilidad para calcular tiempo de llegada a destino.....	1
Tabla 49. Momento de realizar el pago del pasaje.....	1
Tabla 50. Tiempo de espera en el paradero para abordar la unidad.....	1
Tabla 51. Tiempo de espera en el paradero para abordar la unidad.....	1
Tabla 52. Calidad percibida del paradero.....	1
Tabla 53. Servicio ofrecido por el operador de la unidad.....	1
Tabla 54. Presentación del operador de la unidad.....	1
Tabla 55. Tiempo brindado por el operador para ascender/descender de la unidad.....	1
Tabla 56. Frecuencia con la que recibe su boleto al pagar.....	1
Tabla 57. Frecuencia en que recibe su boleto.....	1
Tabla 58. Es respetado el cupo máximo de la unidad.....	1
Tabla 59. Tipo de tarifa que paga.....	1
Tabla 60. Gasto aproximado en TPC por día.....	1
Tabla 61. Percepción sobre tarifa pagada acorde a la percepción de calidad sobre el servicio recibido.....	1
Tabla 62. Calificación sobre el servicio de TPC en general.....	1

Tabla 63. Otros medios de transporte que podrían habilitarse.....	.....
Tabla 64. Otras respuestas.....	.....
Tabla 65. Principales propuestas para mejorar la calidad del transporte público.....	.....
Tabla 66. Otras propuestas.....	.....
Tabla 67. Total instruidos para viajar solos en TPC.....	.....
Tabla 68. Percepción de seguridad.....	.....
Tabla 69. Razones asociadas a la percepción de seguridad o inseguridad.....	.....
Tabla 70. Percepción sobre la comodidad de las unidades de TPC.....	.....
Tabla 71. Percepción sobre el trato que reciben del operador de la unidad.....	.....
Tabla 72. Opinión sobre aspectos a mejorar la calidad del servicio.....	.....



I. PRESENTACIÓN

El tema de movilidad dentro del municipio de Guanajuato ha sido uno de los más polémicos y complicados de dar solución, hay varias cuestiones que a lo largo de los años han complicado la transición hacia una movilidad digna, sin embargo el panorama actual en el que vivimos en el que cada vez vemos las repercusiones de la crisis ambiental y de cambio climático, a cada momento que pasa es necesario dar el paso hacia una movilidad sustentable, en la cual las personas sean la prioridad, sobre todo los grupos más vulnerables, quienes son los más afectados.

Todos los ciudadanos Guanajuatenses tienen el derecho a transportarse de un lugar a otro de una manera segura, accesible e incluyente y la ciudad debe asegurar la infraestructura y los medios para que esto sea posible, para ello es necesario una planificación eficiente que brinde soluciones precisas y claras que nos lleven al escenario de un nuevo esquema de movilidad sustentable.

Es por ello por lo que se presenta este Programa Municipal de Movilidad que a partir del análisis de la realidad en la que vivimos en materia de movilidad, propone acciones puntuales que hay que seguir para dar el paso hacia el nuevo esquema de movilidad sustentable que priorice a las personas.

Este programa toma en consideración y se alinea con los instrumentos normativos internacionales que recaen en la materia de movilidad urbana, como los Objetivos de Desarrollo Sustentable que se desprenden de la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible establecida por la Organización de las Naciones Unidas, así como la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat, también se alinea con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de SEDATU, así mismo guarda congruencia con el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.

El documento se desarrolla a lo largo de siete capítulos los cuales son: 1. Presentación; 2. Introducción; 3. Marco de Referencia; 4. Diagnóstico; 5. Visión en Materia de Movilidad; 6. Planteamiento Estratégico; y 7. Lineamientos Generales para la Instrumentación, Seguimiento y Evaluación del Programa.

En este instrumento se elaboraron las líneas estratégicas bajo un amplio diagnóstico de las diferentes formas de movilidad de la zona urbana, en tres apartados principales: Medios alternos de movilidad: movilidad no motorizada, Transformación a una movilidad incluyente, segura y sustentable, Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.

Las líneas estratégicas del Programa son: 1.- Fortalecimiento de la movilidad activa; 2.- Impulso de la movilidad y sustentable; y 3.- Mejoramiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades. Éstas derivan a estrategias y líneas de acción específicas, contando con un total de 70 actividades.

Aunque los alcances del instrumento son sobre un corto plazo, con efectos en la administración que lo expide, se plantean acciones a mediano plazo para el trienio posterior; incluso, se proyectan actividades para un plazo largo, que deben vincularse a un instrumento de planeación integral de movilidad.

Ahora bien, para este documento se entenderá por:

CENAPRED: Centro Nacional para la Prevención de Desastres.

CNDH: Comisión Nacional de los Derechos Humanos.

CNPV 2020: Censo Nacional de Población y Vivienda 2020.

CPyV 2020: Censo de Población y Vivienda INEGI 2020.

DGAM: Dirección General de Atención a la Mujer.

DGDTM: Dirección General de Tránsito Movilidad y Transporte (del Municipio de Guanajuato).

ENDIREH: Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, INEGI, 2021.

ENVIPE: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública de INEGI 2022.

(EOD) 2017: Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México INEGI.

INAFED: Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INV 2020: Inventario Nacional de Viviendas INEGI 2020.

IPLANEG: Instituto de Planeación del Estado de Guanajuato.

MGM 2022: Marco Geoestadístico de México, INEGI, 2022.

PEA: Población Económicamente Activa.

PEM 2021-2024: Programa Estatal de Movilidad (Guanajuato) 2021-2024.

PMDUOET: Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial.

PMGROT 2016: Proyecto de Programa Municipal de Gestión de Riesgos y Ordenamiento Territorial de Guanajuato, 2016.

PMM 2018: Proyecto de Programa de Movilidad del Municipio de Guanajuato, Capítulo I. Movilidad Sustentabilidad Urbana 2018.

POT-CP 2012: Plan de Ordenamiento Territorial del Centro de Población de Guanajuato 2012.

SENER: Secretaría de Energía (Gobierno Federal).

SICOM: Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato.

TPC: Transporte Público Colectivo o de ruta fija, diferente al servicio de taxis, abarca el servicio de escala urbana o suburbana.

Visitante: Persona que viaja a un destino principal distinto al de su entorno habitual, por un tiempo limitado, con cualquier finalidad principal (ocio, negocios u otro motivo personal).

ZMH: Zona de Monumentos Históricos, poligonal federal.

ZU: Zona urbana.

II. INTRODUCCIÓN

El aumento del parque vehicular para uso particular del automóvil, así como los flujos de la población, se relaciona con la tendencia de buscar una mayor productividad de los habitantes, esto resulta en un aumento de los viajes cotidianos, así como de las distancias recorridas. El paradigma de enfocar la movilidad, las acciones y obras en función del uso del automóvil privado y en general vehículos motorizados, ha generado problemas sociales (inequidad) y ambientales (deterioro ambiental), en tanto que la movilidad no motorizada (peatonal y ciclista) está acotada a entornos vecinales o reducidos espacios turísticos.

Si bien se ha buscado incentivar la movilidad peatonal en el centro histórico, no ha sido equivalente fuera del polígono en la cabecera municipal, en la zona sur o las localidades del municipio fuera del conjunto de la Ciudad de Guanajuato, ya que las distancias y segmentación entre las áreas habitacionales con las de servicios, comercio, recreación o laborales/escolares están desligadas.

El uso del transporte público es una de las soluciones inmediatas para resolver esta dependencia a la movilidad individual., si se planea disminuir el uso del automóvil, debe apostarse a mejorar no solo el sistema de transporte público, sino también la infraestructura requerida para su correcto funcionamiento, y en general infraestructuras y mobiliario para otros modos de movilidad.

El uso de vehículos no es equilibrado entre los de uso privado y público, ya que el crecimiento entre 2012 a 2023 del parque de los autobuses de transporte público ha sido más discreto que el de automóviles particulares en el mismo periodo. El aumento poblacional concentrado en nuevos desarrollos de vivienda en las periferias resulta en un grave problema de movilidad, considerando la sobrecarga en vialidades por las que la población es distribuida a distintas zonas habitacionales y localidades. La solución a esta problemática debe ser integral e ir de la mano de una estrategia de ordenamiento urbano y territorial, con un enfoque ambiental y social.

Debe además entenderse que parte de esta solución integral atiende aspectos como la distribución equilibrada de población, adecuada planeación para la localización o relocalización de servicios y equipamiento, comercios, así como nuevas infraestructuras adecuadas al nivel o intensidad de servicio, zonas laborales y recreativas, y otros usos a través de una propuesta de zonificación de usos y destinos de suelo a corto, mediano y largo plazo.

ANTECEDENTES

La ONU ha realizado el exhorto para que todos los sectores de la sociedad se movilicen en favor de una década de acción en tres niveles: acción a nivel mundial para garantizar un mayor liderazgo, más recursos y soluciones más inteligentes con respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; acción a nivel local que incluya las transiciones necesarias en las políticas, los presupuestos, las instituciones y los marcos reguladores de los gobiernos, las ciudades y las autoridades locales; y acción por parte de las personas, incluidos la juventud, la sociedad civil, los medios de comunicación, el sector privado, los sindicatos, los círculos académicos y otras partes interesadas, para generar un movimiento imparable que impulse las transformaciones necesarias.

Así pues, los esfuerzos de movilidad sustentable en el orden local deben derivarse de los Objetivos de Desarrollo Sostenible a manera general y resultar en acciones que sumen a las metas en materia. Esto es que, de forma invariable, los instrumentos y enfoques federales y estatales deben considerar su alineación, mismos que se retoman para la elaboración de este instrumento.

Se han elaborado diversos estudios respecto al tema de movilidad, sin embargo, no se ha previsto desde una perspectiva que enlace el servicio, equipo e infraestructura, mismos que se han enfocado en el centro de población de Guanajuato, sin dar una mirada al resto del territorio municipal. Sobre el diagnóstico del estatus actual de los estudios existentes, se realizó un compendio histórico sobre los programas y los proyectos de movilidad, encontrando 12 proyectos y estudios a partir del año 2006, mismos que se puede observar sobre la tabla siguiente en este capítulo, en el cual se observa el tipo, nombre, año de elaboración y los insumos que se pueden utilizar en este instrumento. Los principales documentos son:

- Plan de acciones para el mejoramiento del servicio de transporte (2008)
- Plan Integral de Movilidad Sustentable para la Ciudad de Guanajuato (2010)
- Estudio de Movilidad Urbana en la Zona Centro del Municipio de Guanajuato (2014)
- Estudio de Movilidad del Municipio de Guanajuato (2016)
- Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato. Capítulo I. Sustentabilidad Urbana (2018)

Los estudios, que más adelante se presentan en la tabla “Estudios existentes en materia de movilidad en el municipio de Guanajuato, Gto.”, son principalmente de la zona urbana o centro de población principal del municipio, es decir, desde la cabecera municipal, junto con Marfil, Yerbabuena, Puenteillas, Santa Teresa y demás localidades y fraccionamientos del conjunto. Aún al contener en este polígono la mayor cantidad de población y actividades, a partir del 2020 se consideran como urbanas (o mayores de 2 mil 500 habitantes por INEGI) a La Saucedá, San José de Llanos – Los Nicolases, Capulín de Bustos y Cañada de Bustos. Estos nuevos conjuntos son importantes para considerar la movilidad en el conjunto que ahora se considera parte de la Zona Metropolitana de Guanajuato.

El estudio más reciente, en el año 2018, constó de levantamiento de información a través de aforos para transporte público, aforos vehiculares automatizados, aforos diversos en paraderos (paradas de camión), frecuencias de pasos de rutas y unidades, encuesta a usuario de transporte público y a residentes de la ciudad, etc. por lo que este, junto con algunos más, son base para el diseño de este instrumento.

La organización territorial con base en el sector de movilidad y transporte se debe construir de forma paralela con la disciplina de ordenamiento urbano territorial para la elaboración de estrategias en la materia específica. El Plan de Ordenamiento Territorial del Centro de Población de Guanajuato, aprobado el 30 de agosto, publicado el 21 de septiembre e inscrito el 02 de octubre del 2012, es el instrumento vigente y contiene en su Programa de Desarrollo Urbano, acciones específicas para alcanzar sus objetivos, incluyendo las dirigidas al mejoramiento de una movilidad y transporte, las cuales se deben retomar para este instrumento.

En general, en la ciudad de Guanajuato, una de las principales problemáticas en el campo de la movilidad y el transporte es la congestión vehicular en el centro histórico, debido a la falta de estacionamientos y a la gran cantidad de vehículos que circulan en la zona. Esta situación se agrava durante la temporada turística, cuando la afluencia de visitantes aumenta significativamente. La topografía de la ciudad presenta un gran desafío para la movilidad, ya que muchas de las calles son empinadas y estrechas, lo que dificulta el tránsito vehicular y peatonal. A esto se suma la falta de infraestructura adecuada para los ciclistas y peatones, lo que hace que la ciudad sea poco amigable para aquellos que prefieren desplazarse en movilidad activa.

Otro problema que afecta la movilidad y el transporte en Guanajuato es la falta de transporte público eficiente y seguro, lo que hace que muchas personas opten por utilizar vehículos particulares. Aunque existen varias

opciones de transporte público en la ciudad, la calidad del servicio y la cobertura no son suficientes para satisfacer las necesidades de los ciudadanos y visitantes.

El principal problema de movilidad en la zona sur y las localidades urbanas periféricas de Guanajuato es la falta de opciones de transporte público confiables y accesibles. Muchas personas tienen que depender del transporte privado, lo que aumenta la congestión vehicular y los problemas de estacionamiento en las zonas urbanas. Además, la infraestructura de transporte público en estas áreas a menudo es insuficiente y no se ha actualizado en muchos años. Las rutas de autobús pueden ser limitadas y no cubren todas las áreas necesarias, lo que obliga a las personas a caminar largas distancias o buscar alternativas más costosas. La falta de infraestructura segura para los peatones y ciclistas hace que sea peligroso caminar o andar en bicicleta por las vialidades, aunado a que solo las principales están pavimentadas. Muchas vías no tienen aceras o ciclovías, y los automóviles suelen conducir a altas velocidades, lo que aumenta el riesgo de accidentes.

En resumen, la principal problemática es la congestión vehicular en el centro histórico, la topografía complicada, la falta de infraestructura para ciclistas y peatones, y la deficiencia del transporte público. Finalmente, la falta de planificación urbana y de coordinación entre diferentes autoridades puede contribuir a la congestión vehicular y a la falta de opciones de movilidad. La creciente población y la urbanización de las zonas periféricas también son factores que contribuyen a estos problemas. Un problema que comparten las zonas de reciente desarrollo urbano, en el sur poniente, es que carecen de una estructura urbana que favorezca la movilidad motorizada e incluso peatonal.

En la estructura vial y de transporte de las zonas urbanas de Guanajuato se ha producido una desarticulación urbana entre las zonas del sur y la zona de la Cañada. La estructura vial existente se concentra en la zona histórica de la Cañada, con la carretera panorámica como alternativa periférica; en contraste, en el sur, partiendo de la Glorieta Santa Fe en la zona Burócrata, existen solo dos vialidades que conducen al sur y al sur-poniente: al este Euquerio Guerrero–Juventino Rosas, y al oeste, la autopista que conduce a Silao. Al este de la Glorieta Santa Fe, el libramiento Diego Rivera conduce hacia Paseo de la Presa y es una alternativa de comunicación de las zonas de crecimiento hacia el centro. Finalmente, los ejes principales de la zona sur son la carretera Yerbabuena a Puentecillas y la avenida Santa Fe, mismos que concentran comercios, servicios y equipamiento.

La estructura vial de cada zona, así como la conectividad entre ellas, presenta severas limitantes y discontinuidades, esto se traduce en una baja conectividad entre las áreas funcionales entre el sur y el Centro-La Cañada del centro de población.

Con el panorama anterior, y aunado a que los estudios citados se enfocan directamente al servicio de transporte público colectivo, sin ahondar en la movilidad peatonal, privada motorizada ni ciclista, y que igualmente, se debe abarcar el actual polígono considerado como zona urbana de la ciudad, es decir, del centro de población; ya que, en los estudios citados, se abarcan territorios parciales, es por esto que se propone la elaboración de uno integral tanto en temas como en territorio.

Tabla 1. Estudios existentes en materia de movilidad en el municipio de Guanajuato, Gto.

Tipo de estudio	Nombre	Año	Elaboró	Objetivo	Posibles insumos
Plan	Plan de acciones para el mejoramiento del servicio de transporte	2008	Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte	Arrojar acciones y propuestas para la mejora del servicio de transporte; tales como reordenamiento de rutas, propuesta de señalética, mobiliario e infraestructura, actualización de instrumentos normativos, etc.	Históricos encuestas origen destino, Histórico de estudio de tiempo y demoras, Histórico de rutas y paraderos (Excel y formato .dwg)
Anteproyecto	Plan Integral de Movilidad Sustentable para la Ciudad de Guanajuato	2010	Sin referencia	Anteproyecto de PIMUS desarrollado de acuerdo con los términos de referencia de su momento, se anexa propuesta de vialidades urbanas y suburbanas	Histórico de vialidades en la localidad de Guanajuato, rutas urbanas y suburbanas (Shapefile), Datos históricos en materia de movilidad 2010 (Archivo .pdf)
Estudio	Estudio de Movilidad Urbana en la Zona Centro del Municipio de Guanajuato	2014	S.C. Vial	Caracterización y análisis de la red vial y el modelo vial de la zona centro de la ciudad de Guanajuato	Datos históricos en materia de movilidad 2014 en la zona centro de Guanajuato (Archivo .pdf)
Estudio	Movilidad del transporte urbano	2014 - 2016	S.C. Vial	Caracterización de la infraestructura urbana de algunas partes de la Zona de Monumentos Históricos (solamente presentación)	Imágenes de proyectos anteriores (principalmente de diseño urbano)
Estudio	Estudio de Movilidad del Municipio de Guanajuato	2016	S.C. Vial	Caracterización y análisis de la red vial del municipio, así como de la oferta y demanda en materia de movilidad	Datos históricos de oferta y demanda 2016 del municipio de Guanajuato (Archivo .pdf)
Resultados de taller	Taller de participación para el Plan Municipal de Desarrollo (mesa de movilidad)	2017	IMPLAN	Resultados de una mesa de participación ciudadana en materia de movilidad	Relatoría de mesa y resultados del taller (Documentos Word)
Programa	Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato.	2018	S.C. Vial, IMPLAN	Caracterizar y diagnosticar las condiciones territoriales y de infraestructura de movilidad y proponer anteproyectos y	Datos históricos en materia de movilidad e

	Capítulo I. Sustentabilidad Urbana			acciones en materia de movilidad	históricos de rutas (shapefile)
Estudio	Sistema de parquímetros	2019	GERINPRO	Estudio técnico, financiero y legal de prefactibilidad para la implementación del sistema de parquímetros en la localidad de Guanajuato	Resultados de prefactibilidad para la colocación de parquímetros en localidad de Guanajuato
Estudio	Estudio de Asignación de Tránsito de avenida Santa Fe	2019	SC Vial, IMPLAN	Mejorar el nivel de servicio y la movilidad de las vialidades que proceden de la zona sur del municipio y que tienen como punto de convergencia la glorieta "El Laurel" y la glorieta "Santa Fe", mediante la construcción del túnel que bifurca hacia el boulevard Euquerio Guerrero, y la ampliación de la Avenida Santa Fe, así como el pronóstico de nuevas vialidades, lo cual permita, optimizar los tiempos de recorrido, para que presten servicio con eficiencia y apoyen a las actividades económicas y productivas de la región.	Documento Word y Excel con encuestas origen destino, estudio de velocidades en la zona sur del municipio. Aforos vehiculares de las vialidades determinadas en la glorieta "Laurel", en la carretera a Puentecillas y en la Avenida Santa Fe que permitan clasificar el tránsito vehicular y obtener el Tránsito Promedio Diario Anual T.D.P.A. Documento Word y Excel con la información de los Aforos direccionales y Aforos peatonales. Documento Word con el Análisis de la Oferta y la Demanda de la red vial en la zona sur del municipio.

<p>Programa</p>	<p>Datos viales 2021 Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato</p>	<p>2021</p>	<p>Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato (SICOM)</p>	<p>“Consolidar la infraestructura para el desarrollo con enfoque de sustentabilidad”; para lograrlo hemos emprendido diversas acciones, entre las que destaca la actualización del Diagnóstico del Sistema Vial de Guanajuato, dado que la infraestructura carretera contribuye de manera significativa en el desarrollo de las ciudades y comunidades gracias a que facilita la movilidad de personas, bienes y servicios.</p>	<p>Documento Word con distintos insumos como Datos Generales de la oferta en la red carretera estatal (infraestructura carretera del estado de Guanajuato y estado físico de la red carretera mediante I.R.I. 2021) y los Datos Generales de la demanda en la red carretera estatal (Tránsito de vehículos en el estado de Guanajuato, Tránsito de vehículos en la región nororiente, Tránsito de vehículos en la región norponiente, Tránsito de vehículos en la región suroriente, Tránsito de vehículos en la región sur poniente y Tránsito de vehículos en las carreteras de cuota).</p>
<p>Proyecto</p>	<p>Proyecto ejecutivo de puente vehicular de acceso a la localidad de San José de Cervera</p>	<p>2022</p>	<p>Dirección General de Obra Pública</p>	<p>Implementar un puente vehicular de acceso a la localidad de San José de Cervera que permita el flujo vehicular</p>	<p>Documento Word con tablas de tránsito vehicular en campo complementadas con tablas ordenadas por día del aforo y por rutas. Diagrama por rutas donde se</p>

					<p>observe el flujo vehicular por rutas y su composición de acuerdo con los TDPA's calculados para datos actuales y a 20 años. PDF con los datos crudos del Aforo vehicular. Rutas de Trafico Diario Promedio Anual (TDPA) en AutoCAD.</p>
<p>Proyecto</p>	<p>Proyecto ejecutivo de construcción de puente en el municipio de Guanajuato, Gto., en la localidad Puentecillas conexión con la localidad Ciénega del Pedregal</p>	<p>2022</p>	<p>DIVIAL Constructora S.A de C.V.</p>	<p>Evaluar el movimiento del tránsito, que muestre la importancia relativa a las distintas obras de planificación, diseño de carreteras.</p>	<p>Documento Word con tablas de Variaciones Horarias de Tránsito para la Estación Maestra AD1, Volumen de Tránsito Mensual de la Carretera Salamanca-León (Caseta: Romita). Figuras que muestran la Ubicación de Estaciones de Apoyo SICT y la Ubicación de la Estación de Control Maestra "AD1". Tabla con la Nomenclatura de los movimientos de la Estación de Control Maestra "AD1" que se estará complementando con la Variación de tránsito en la Estación de Control Maestra "AD1" por</p>

						<p>movimiento y la variación de tránsito en la Estación de Control Maestra "AD1" por movimiento. Finalmente se estará representando la variación horaria del volumen de tránsito en 24 horas en el Movimiento M1, M2, M3 y M4 de la Estación AD1 en la Vialidad Camino al Cárcamo para el día miércoles.</p>
--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia con información del IMPLAN (2023)



III. MARCO DE REFERENCIA

En el presente capítulo se mencionan las leyes, reglamentos, estrategias, programas y planes de los cuales se desprende el programa de movilidad y a los cuales está sujeto, así como los instrumentos a los cuales está alineado, se mencionan por orden internacional, federal, estatal y municipal y agrupados por leyes y reglamentos, así como por planes y programas.

Marco Internacional

El Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato se alinea a distintas metas establecidas por los Objetivos de Desarrollo Sustentable que se desprenden de la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible establecida por la Organización de las Naciones Unidas en 2015. La Agenda 2030 se desarrolla a través de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible; cada uno con sus respectivas metas, los procesos de participación mencionados en este documento atienden en específico las metas:

- 5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.
- 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- 10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.
- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.
- 16.7 Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.
- 16.10 Garantizar el acceso público a la información y proteger las libertades fundamentales, de conformidad con las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.
- 16.b Promover y aplicar leyes y políticas no discriminatorias en favor del desarrollo sostenible.
- 17.7 Promover el desarrollo de tecnologías ecológicamente racionales y su transferencia, divulgación y difusión a los países en desarrollo en condiciones favorables, incluso en condiciones concesionarias y preferenciales, según lo convenido de mutuo acuerdo.

Dentro de la Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Sostenible (Hábitat III) celebrada en Quito, Ecuador en octubre de 2016 refrendada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se establece en los puntos:

- 50 Alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles y las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones, sobre la base de instrumentos de planificación fundados en un enfoque urbano y territorial integrado ...
- 54 generar y utilizar energía renovable y asequible y servicios de infraestructura de transporte sostenible y eficaces, en la medida de lo posible, de manera que se aprovechen las ventajas de conectividad y se reduzcan los costos financieros, ambientales y de salud pública de la movilidad ineficiente, la congestión, la contaminación atmosférica, los efectos de isla térmica urbana y el ruido ..., prestar especial atención a las necesidades de energía y transporte de toda la población, en particular de los pobres y las personas que viven en asentamientos informales ...
- 66 Adoptar un enfoque de ciudades inteligentes en el que se aprovechen las oportunidades de la digitalización, las energías y las tecnologías no contaminantes, así como las tecnologías de transporte innovadoras...
- 113 Adoptar medidas para mejorar la seguridad vial y la integramos en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte. Junto con las iniciativas de sensibilización, promoveremos el enfoque de sistemas seguros que se solicita en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, prestando especial atención a las necesidades de todas las mujeres y las niñas, así

como de los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, y quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad ...

- 114 promover el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género, que hagan posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos, mediante la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales y la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad ...
- 117 se establece apoyar una mejor coordinación entre el transporte y los departamentos de planificación urbana y territorial, en la comprensión mutua de los marcos normativos y de planificación, en los planos nacional, subnacional y local, entre otras cosas mediante planes de movilidad y transporte urbano y metropolitano sostenibles ...

3.1. Marco jurídico

3.1.1. Ámbito nacional

El Programa de Movilidad Municipal tiene su origen en atención primeramente a lo estipulado en el artículo 4, párrafo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en donde se menciona que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia sostenibilidad, calidad inclusión e igualdad, del mismo modo en el orden federal la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en el artículo 4, fracción X, donde se establece promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.

En la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 7 establece que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial de los tres órdenes de gobierno con el fin de que se cumplan los objetivos de y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades en su fracción XII: formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que, menciona en el inciso g) "Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan".

Asimismo, en el capítulo tercero de esta ley se menciona en el artículo 24 que La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad; que, como se menciona en el artículo 26 contará con una visión a largo plazo con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país.

En el artículo 31 se establecen los Criterios de Movilidad y Seguridad Vial donde la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

En esta misma Ley, en el artículo 32, se estipula la movilidad con perspectiva de género, en la cual dice que, en la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres. Así pues, en el artículo 60 se establece que los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente: fracción IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las

condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías.

En la Ley General de Cambio Climático en el artículo 34, fracción II, inciso b, señala como una medida para la reducción de emisiones en el sector transporte el diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

3.1.2. **Ámbito estatal**

En el marco estatal podemos mencionar que en el artículo 4 de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato se establece que la planeación del desarrollo será instrumentada a través de los planes y programas establecidos en la Ley de Planeación, los cuales fijarán los objetivos, estrategias, metas, acciones e indicadores para el desarrollo del estado y en el artículo 24 se mencionan los programas que componen el Sistema de Planeación.

En la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios en su artículo 8, establece la obligación de generar un Programa Estatal de Movilidad que contenga los objetivos, metas y acciones en materia de movilidad y al cual se deberán alinear en congruencia los Programas de Movilidad Municipales, de acuerdo con el artículo 12 de esta misma ley, y deberán ser publicados en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de acuerdo con el artículo 13, en el artículo 33 fracción III se menciona que es atribución del ayuntamiento el planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en materia de movilidad y transporte, así mismo en la fracción IX de este mismo artículo se menciona que es atribución del ayuntamiento elaborar e implementar, a través de la unidad administrativa que determine, el Programa de Movilidad y Transporte Municipal en estricto apego y concordancia con el Programa Estatal de Movilidad.

Del mismo modo en el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en la sección segunda del capítulo II se menciona la congruencia que deben guardar los programas de movilidad municipales con el programa estatal de movilidad; en el artículo 14, se menciona la finalidad del programa municipal, en el artículo 15, los aspectos de los programas municipales, en el artículo 16, se menciona el proceso de opinión de congruencia con respecto al programa estatal el cual deben seguir los municipios, en el artículo 17, se menciona que una vez obtenido la opinión de congruencia positiva se deberá entregar oficialmente y deberá ser publicado en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado, y en el artículo 18 se menciona el proceso de modificación de los programas municipales.

La Ley de Cambio Climático para el Estado de Guanajuato y sus Municipios en su artículo 51, fracción II, inciso b, señala como medida de reducción o compensación de las emisiones en el sector transporte el diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

En la Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato en su artículo 3, se establece que la igualdad de oportunidades, la equidad, la accesibilidad, la no discriminación, la participación y el respeto de la dignidad son los principios rectores para formulación de políticas públicas y para la inclusión social de las personas con discapacidad. A su vez en el artículo 4 fracción XII de esta misma ley se establece que es un derecho de las personas con discapacidad contar con un transporte público de calidad que permita la accesibilidad, seguridad y funcionalidad.

Por su parte dentro del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato en su artículo 5, referente a las políticas y acciones tendientes a mejorar la calidad de vida de la población, en la fracción XI bis, establece como una acción la preferencia vial de la movilidad y el uso del espacio público a las personas con discapacidad o movilidad limitada, los peatones o usuarios de bicicletas, transporte no motorizado y el servicio público y especial de transporte de personas frente a otro tipo de vehículos. Así mismo en la fracción XI bis 1 del mismo artículo, señala que la movilidad sustentable considere la aplicación de las políticas públicas en materia de infraestructura peatonal, de accesibilidad universal, transporte público, y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada.

3.1.3. Ámbito municipal

En el Reglamento Orgánico de la Administración Pública de Guanajuato, Gto. se encuentra en la sección quinta en el artículo 63, las atribuciones de la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte en las que se señala en la fracción V: elaborar el Programa de Movilidad Municipal, en congruencia con el Programa Estatal de Movilidad. En la fracción VII del mismo artículo: dirigir y coordinar las acciones operativas y estratégicas, así como los programas referentes a movilidad, tránsito y transporte en el municipio que son responsabilidad de esta Dirección General.

Dentro del Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato en su capítulo V relativo al Programa Municipal de Movilidad se establece en el artículo 17 que el Programa Municipal de Movilidad es un instrumento de planeación que considera los objetivos, metas, estrategias y acciones prioritizadas para el desarrollo integral y sustentable de la movilidad en el municipio, donde además se determinan los lineamientos y responsables de su ejecución y se establecen las políticas de carácter global de la movilidad. En este mismo reglamento en el artículo 18 se establece que la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación deberán coordinar la elaboración, revisión, evaluación y actualización del Programa Municipal de Movilidad, con la participación de las diferentes entidades públicas federales, estatales y municipales, y de la sociedad civil. Así mismo en el artículo 19 se establece que la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal deberá conducir la consulta de entidades públicas y de la sociedad civil organizada para recibir propuestas o recomendaciones en temas del Programa Municipal de Movilidad, así como Informar y difundir a la población el contenido y seguimiento del mismo. En el artículo 20 se menciona la estructura mínima que debe contener el Programa Municipal de Movilidad, el cual debe estar conformado por los siguientes puntos:

- I. **Marco jurídico-legal y administrativo**, que considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad;
- II. **Diagnóstico**, estará conformado por los estudios que integre la Dirección o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice. Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar;
- III. **Enfoque**, se expondrán las razones con las que se trabajará el programa, el objetivo del programa y el modelo estratégico a seguir que fundamenten su planeación, así como los entes participantes;
- IV. **Mover a la acción**, se enlistarán los objetivos específicos, estrategias de proyectos, obras, metas y acciones a realizar por el Ayuntamiento o de manera coordinada con el gobierno federal y estatal u otros municipios, y la designación de responsables, corresponsables, plazos o términos, etapas, presupuesto global y administración, así como el plan de acciones a seguir para el logro del programa; y,
- V. **Lineamientos**, en este apartado contendrá los lineamientos para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa, el cual deberá ser continuamente revisado y actualizado mediante indicadores para asegurar el logro de los objetivos planteados. Así mismo y en su caso los ajustes necesarios deberán aplicarse en periodos regulares y previamente establecidos dependiendo de la naturaleza de los lineamientos e indicadores y conforme a lo que establece la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Se menciona también en el artículo 21 que el Programa Municipal de Movilidad deberá diseñarse para diferentes periodos, considerar los horizontes de planeación que se establezcan en el Plan Municipal de Desarrollo, la Planeación Sectorial en la materia y los demás instrumentos que conforman el Sistema Nacional de Planeación Democrática, y publicarse en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

En cuanto al Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato, en el artículo 6 fracción VIII, menciona que es atribución del ayuntamiento el aprobar el programa de Movilidad y Transporte Municipal, el cual en el artículo 17, se menciona que establecerá la infraestructura necesaria para la adecuada prestación del servicio de transporte, garantizando la accesibilidad y el servicio público de transporte, para personas con discapacidad o movilidad limitada, mujeres, personas adultas mayores, niñas y niños.

En el Reglamento del Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto. en el artículo 7, se señalan las atribuciones del IMPLAN en las que se observa en la fracción X, Auxiliar al Ayuntamiento, al Presidente

Municipal, a las dependencias y entidades de la administración pública municipal, en sus funciones de planeación. En la fracción XI del mismo artículo, Elaborar los planes y programas del Sistema Municipal de Planeación (instrumentos del cual se deriva el Programa Municipal de Movilidad).

3.2. Marco normativo

3.2.1. Ámbito nacional

Dentro del Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano podemos encontrar varias estrategias prioritarias de las cuales se desprenden acciones puntuales, de entre las cuales vemos afinidad con el programa de movilidad las siguientes: 2.3.4 Promover la movilidad sostenible, para mejorar el acceso a servicios, las condiciones de habitabilidad y el nivel de bienestar de la población, 3.1.3 Promover el reforzamiento en el marco normativo de desarrollo urbano la participación de mujeres y hombres como un elemento fundamental del proceso de diseño y evaluación en los temas de espacio público, movilidad sostenible, accesibilidad, equipamiento y mobiliario en centros de población, 3.5.1 Promover el marco normativo que impulse las políticas de movilidad y de Diseño orientado al Transporte con criterios de accesibilidad universal y que contemple la participación ciudadana, 3.5.5 Promover la movilidad dentro de los asentamientos humanos, para facilitar la accesibilidad e integración de las zonas habitacionales con su entorno.

En la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial dentro de sus metas, se plantea en la número 15, la movilidad sostenible, en 2040 el acceso a sistemas de transporte será seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, buscando la integración de los sistemas de transporte. Dentro de los ejes nacionales en el eje nacional 1; estructuración del territorio, en el objetivo prioritario 1.1; Fortalecer la complementariedad y sinergia entre los asentamientos humanos, atendiendo a la estructura y funcionamiento del sistema se encuentran los lineamientos generales afines al tema de movilidad los lineamientos: 1.1.4 Promover una política de movilidad inclusiva que contemple los aspectos vinculados al desplazamiento de bienes y personas, la provisión y regulación de servicios públicos y privados ..., 1.1.6 Gestionar convenientemente el desarrollo urbano y de movilidad, entendiéndolo como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área ..., también en el eje nacional 2; Desarrollo territorial, en el objetivo prioritario 2.4; Promover las acciones de prevención, mitigación, adaptación y remediación ante los efectos ocasionados por el cambio climático, se menciona en el lineamiento general 2.4.1 Contribuir en las acciones en materia de mitigación y adaptación ante el cambio climático y el aumento de la vulnerabilidad de la sociedad, a través de la incorporación de criterios para la mejora de las capacidades adaptativas del territorio en los instrumentos de ordenamiento territorial que consideren las condiciones de la vivienda, la movilidad y el espacio público.

El programa de movilidad toma en consideración también las estrategias prioritarias mencionadas en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes sobre todo en las acciones puntuales: 1.4.5 Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación, 1.5.7 Realizar los estudios y proyectos y gestionar los permisos pertinentes para desarrollar infraestructura carretera, 2.5.3 Fomentar, en coordinación con las entidades federativas, municipios y en su caso, alcaldías, la construcción de sistemas de transporte colectivo/masivo con conectividad al transporte, para facilitar el transporte de quienes viven en zonas metropolitanas y que enfrentan largos trayectos de traslado, 2.6.1 Elaborar el programa de largo plazo para el desarrollo de infraestructura logística y de movilidad, en coordinación con las dependencias rectoras del desarrollo económico y social, los estados y municipios, a fin de contribuir al logro de los objetivos de desarrollo sostenido e incluyente.

En el capítulo 7 Desarrollo bajo en emisiones / Mitigación de la Estrategia Nacional de Cambio Climático se encuentra como un pilar 5.2 Pilares de política y líneas de acción P1 Contar con políticas y acciones climáticas transversales, articuladas, coordinadas e incluyentes donde después de este se desglosan las líneas de acción las cuales son: P1 Contar con políticas y acciones climáticas transversales, articuladas, coordinadas e incluyentes, P1.10 Alinear la planeación y las políticas de desarrollo urbano, suelo, edificaciones sustentables, vivienda, energía, transporte, movilidad, áreas verdes, costas, gestión integral de residuos y agua para reducir la huella de carbono de los centros de población y; P1.15 Crear y fortalecer instituciones locales para regular y planear aspectos del transporte a nivel regional y metropolitano, particularmente de movilidad, optimización de la infraestructura, rutas de transporte y minimización de las ineficiencias. M3 Transitar a modelos de ciudades sustentables con sistemas de movilidad, gestión integral de residuos y edificaciones de baja huella de carbono, Movilidad M3.3 Promover la evolución hacia sistemas de transporte público, seguro, limpio, bajo en emisiones, accesible y cómodo al fortalecer la interconectividad regional y nacional con la generación de redes multimodales eficientes con el apoyo del gobierno federal, como parte de una política integral de desarrollo urbano y movilidad que reduzca los tiempos y distancias de viaje.

En el Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024 dentro de sus acciones puntuales derivadas de sus respectivas estrategias prioritarias, podemos encontrar las referentes a la movilidad urbana las siguientes: 1.5.10 Construir y/o rehabilitar proyectos de infraestructura urbana, equipamiento urbano, espacio público, movilidad o conectividad que contribuyan a la mitigación y/o adaptación al cambio climático, 2.1.4 Planificar el desarrollo de las tecnologías críticas para la electromovilidad, 2.2.1 Elaborar y publicar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica para impulsar y posicionar a nivel nacional la movilidad eléctrica ..., 2.2.3 Fomentar, en coordinación con los estados y municipios, la construcción de sistemas de transporte colectivo, 2.2.6 Promover proyectos de transporte público y de carga local de bajo carbono, 2.2.8 Participar en grupos de trabajo para la instrumentación en zonas metropolitanas de proyectos de movilidad sostenible.

3.2.2. Ámbito estatal

En el marco del Plan Estatal de Desarrollo 2040 se habla de movilidad en la dimensión medio ambiente y territorio donde se busca que se puedan generar las condiciones de equidad para que toda la población cuente con sistemas eficientes de movilidad seguros, incluyentes y accesibles. Y que se desarrolla a partir del objetivo 3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sustentable y segura para las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad, con la Estrategia 3.2.3.1 Construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres, e incremente la movilidad interna en la entidad, y que tiene de meta Reducir la tasa de accidentes de tránsito en un rango entre el 0.3 y 0.1.

Dentro del Programa de Gobierno del Estado 2018-2024 la movilidad se encuentra en el esquema de alineación con el Plan Estatal de Desarrollo en la dimensión medio ambiente y territorio línea estratégica 3.2 Territorio con el objetivo de 3.2.2 Incrementar la cobertura, calidad, eficiencia y competitividad de la infraestructura del estado y 3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sustentable y para las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad que se alinea con el objetivo 5.5 del Plan Estatal de Desarrollo Fortalecer la conectividad y movilidad para la competitividad del estado.

Por otra parte, el programa de gobierno del estado busca alinear sus objetivos con los ODS objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles de la siguiente manera objetivo 5.5 Fortalecer la conectividad y movilidad para la competitividad del estado tiene como indicador 1.1 Porcentaje de kilómetros en buenas y aceptables condiciones de la red carretera alimentadora en el estado, meta incrementar a 90 el porcentaje de kilómetros de la red estatal carretera en condiciones buenas y aceptables y de responsable SICOM indicador 1.2 Porcentaje de los municipios unidos por un sistema intermunicipal de movilidad meta Incrementar del 10.87 al 21.74 el porcentaje de municipios conectados a través del sistema intermunicipal de movilidad y responsable SICOM.

Dentro del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 observamos tres líneas estratégicas, las cuales son: Línea estratégica 1. Impulso a los medios alternos de movilidad; la cual tiene los objetivos: 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón y 1.2 Fortalecer el Sistema Estatal de Ciclovías, Línea estratégica 2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable; con cuatro objetivos: 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal, 2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal, 2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte, 2.4 Promover el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad, Línea estratégica 3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades; con el objetivo 3.1 Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad. Cada objetivo de este programa cuenta con sus respectivas estrategias y líneas de acción, el presente instrumento se encuentra alineado con las anteriormente citadas líneas estratégicas y objetivos.

3.2.3. Ámbito municipal

El Plan Municipal de Desarrollo Guanajuato 2040, aprobado en 2019; dentro de su capítulo VI Programas y propuesta estratégica eje 1. Territorio 1.2. Asentamientos humanos ordenados 1.2.1 movilidad plantea el tema de movilidad a través de estrategias y líneas de acción tiene como estrategia mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos, así como fomentar el uso de zonas peatonales con la línea de acción de movilidad urbana que tiene como objetivo mejorar la movilidad y se desarrollara a través de las siguientes actividades: 1.1 mejorar el diseño vial, 1.2 programa integral de movilidad finalmente tiene las siguientes estrategias transversales, ET2. Gestión y financiamiento y ET3. Seguimiento y evaluación. Donde se resalta que la movilidad, conectividad, infraestructura turística e inseguridad deben ser tratados para que los turistas nacionales y extranjeros regresen a la ciudad.

Dentro del Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 la movilidad se desarrolla de la siguiente manera donde específicamente el programa se centra en mejorar la movilidad vehicular y de transporte ya que esta problemática es la que afecta directamente a las y los habitantes. Dentro del núcleo de Desarrollo ordenado

que tiene como línea estratégica la renovación de la movilidad con el objetivo de 11.1 Mejorar la movilidad de los habitantes de Guanajuato a fin de reducir sus tiempos de espera y de traslado; Línea de acción Movilidad urbana con el objetivo de Mejorar la movilidad finalmente con la estrategia de Mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos; así como fomentar el uso de zonas peatonales.

Asimismo, en el apartado 6.1 Programas Derivados y Programas Públicos del PGM 2021-2024 señala como programa derivado el Programa Municipal de Movilidad; esto con base al artículo 102 de la **Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato**, que señala en el párrafo tercero que el Programa de Gobierno indicará los programas que deriven del mismo (y que tendrá una vigencia de tres años y deberá ser evaluado anualmente).

3.3. Proceso de elaboración

Para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato (PMM) se basó sobre los lineamientos de la SICOM en su Guía para la Elaboración del Programa de Movilidad Municipal elaborado por la Dirección de Movilidad, elaborado con las capacidades de la administración pública municipal existente. Se basó en los datos existentes en fuentes oficiales como INEGI, así como direcciones de la administración estatal y municipal. De forma complementaria, a manera de la participación social sobre la identificación de problemáticas y soluciones de la movilidad del transporte público colectivo, se obtuvo información de campo a través de cuestionarios para conocer la percepción de los usuarios; esta información se ha integrado en el diagnóstico, así como las acciones y estrategias del Planteamiento Estratégico.

Es un instrumento por medio del cual se establecen los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, a implementarse para el periodo que corresponda a la administración municipal que lo emite de acuerdo con la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, a su vez, los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad.

En síntesis, el PMM (como se le denominará a partir de ahora al Programa 2021-2024) es un programa derivado, es decir, lo que deberá ejecutar la administración en turno sobre el tema de movilidad. En la Guía antes citada, se señala que se deben abordar lineamientos de corto plazo y acciones generales a implementarse en el trienio y que podrían incluir estrategias de mediano plazo a ser retomadas para la siguiente administración, dando continuidad a la visión general ligada al desarrollo urbano y ordenamiento ecológico territorial local.

Metodología

Información documental

El documento se realizó sobre la información documental disponible, especialmente con los insumos mostrados en el apartado de Antecedentes, de los cuales se obtuvieron datos históricos de las diferentes formas de movilidad, incluso sobre instrumentos de ordenamiento y de desarrollo urbano territorial. Igualmente, el trabajo se refuerza con fuentes oficiales, tal sea el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), como la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana o, el Marco Geoestadístico Municipal.

Se obtuvo información de otras fuentes directas, como la Dirección General de Atención a las Mujeres y la Secretaría de Seguridad Ciudadana en su Dirección General de Tránsito Movilidad y Transporte, por parte del municipio de Guanajuato, así como de la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato. Esta información fue sistematizada, homologada para poder ser cartografiada y se incluyó en los análisis de diagnóstico.

Información de campo.

Se realizaron recorridos de observación directa, realizando levantamientos fotográficos de los elementos de los diferentes medios de movilidad. De igual manera, con el objetivo de conocer la percepción de los guanajuatenses sobre el transporte público, se diseñó una encuesta, que se llevó a cabo durante los meses de mayo a junio, y agosto a septiembre de 2023. Se realizó la encuesta presencial dirigida a usuarios del TPC, con una muestra de 414 ciudadanos usuarios, en 48 de los principales paraderos de la ciudad de Guanajuato en tres turnos (por la mañana, medio día y en la tarde); para complementar los resultados de la encuesta presencial, se generó una encuesta en línea con el mismo formato, apoyados una interfaz virtual, obteniendo como resultado la participación de 219 usuarios, para un total de 633 encuestas completadas.

Procedimiento legal

De acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, especialmente en sus artículos 12 y 13, los cuales mencionan que este instrumento debe ser elaborado por el propio municipio, guardando congruencia con el Programa Estatal de Movilidad. Así, el Ayuntamiento remitirá a la SICOM el proyecto para que emita la opinión respecto al programa estatal y su congruencia. La opinión será emitida dentro de los treinta días hábiles siguientes a la presentación de este; este documento es aprobado por el Ayuntamiento y, junto con la opinión de congruencia, debe ser enviado para ser publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.



3.4. Alineación con otros instrumentos de planeación

Tabla 2. Alineación con ODS, instrumentos federales, estatales y municipales.

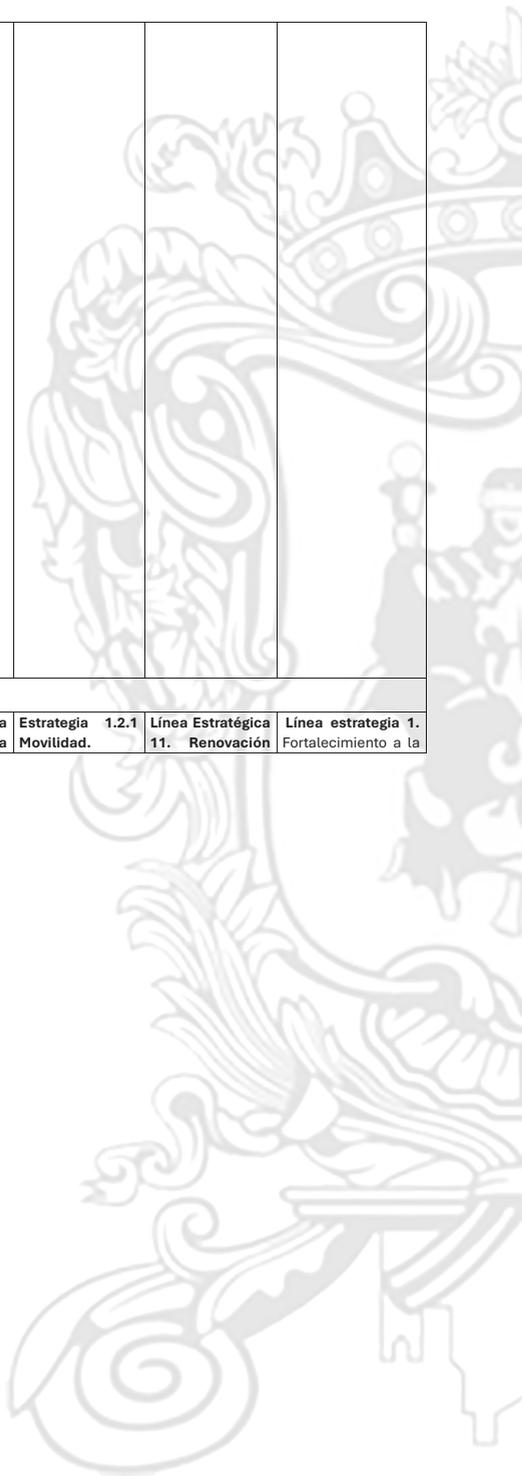
ODS	Plan Estatal de Desarrollo	Programa Sectorial de Desarrollo Ordenado y Sostenible de Guanajuato	PEDOUET	Programa Estatal de Movilidad	Programa Municipal de Desarrollo	Programa de Gobierno de Guanajuato 2021-2024	Programa de Movilidad de Guanajuato
11.Ciudades y Comunidades Sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	PEATON						
			<p>Línea estratégica 7 Accesibilidad universal. Asegurar a la población la inclusión a la ciudad, para el desarrollo de sus actividades para acceder a los servicios. Integrando a la persona en un entorno fiable en su desplazamiento, autónomo y confortable</p> <p>a) Generar un manual o guía estatal de accesibilidad que incluya lineamientos de diseño inclusivo para favorecer la accesibilidad universal a la infraestructura y servicios.</p>	<p>Línea estratégica 1. Impulso a los medios alternos de movilidad</p> <p>Objetivo 1.1. Mejorar la infraestructura dedicada al peatón</p> <p>Estrategia 1.1.1. Rehabilitación y conservación de la infraestructura dedicada al peatón</p> <p>Estrategia 1.1.2. Generación de lineamientos de diseño de infraestructura</p>	<p>Estrategia 1.2.1 Movilidad.</p> <p>Mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos; así como fomentar el uso de zonas peatonales</p> <p>1. Mejora de diseño vial</p> <p>2. Programa Integrat de Movilidad</p> <p>7. Peatonalización de la zona de la</p>	<p>Línea estrategia 1. Fortalecimiento a la movilidad activa.</p> <p>Objetivo 1.1 Promover la movilidad peatonal;</p> <p>Estrategia 1.1.1. Propiciar las condiciones para la movilidad peatonal.</p> <p>Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable;</p> <p>Objetivo 2.1 Mejorar las condiciones para la accesibilidad universal</p>	

			<p>b) Promover acciones para implementar la accesibilidad universal en los Programas municipales de Desarrollo Urbano y Ordenamiento ecológico Territorial.</p> <p>c) Promover la generación de conocimiento y buenas prácticas en materia de accesibilidad.</p> <p>d) Construcción y remodelación de espacios públicos para una accesibilidad</p> <p>e) Implementar criterios de accesibilidad en los proyectos de inversión en infraestructura de transporte.</p>		<p>Presa (Parcial)</p> <p>9. Programa de educación vial</p> <p>13. Pasos peatonales en vialidades primarias de la Zona Sur</p> <p>14. Peatonalización centro histórico</p> <p>15. Plan maestro de rutas peatonales y accesibilidad universal</p> <p>20. Programa de Movilidad Escolar</p>		
CICLISTAS							
		<p>Línea estratégica 5.5 Fortalecimiento de la conectividad y movilidad para la</p>		<p>Objetivo 1.2. Impulso de bici estacionamientos en espacios públicos y edificaciones públicas</p>	<p>Estrategia 1.2.1 Movilidad. <u>Mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de</u></p>		<p>Línea estrategia 1. Fortalecimiento a la movilidad activa. Objetivo 1.2 Promover la movilidad ciclista.</p>

		<p>competitividad <u>Objetivo 5.5.3</u> <u>Incrementar la infraestructura ciclista para la movilidad sustentable de la población en el estado de Guanajuato</u></p> <p>5.5.3.1 Gestionar de manera eficiente el Sistema Estatal de Ciclovías</p> <p>5.5.3.2 Planear, programar, ejecutar y mantener la infraestructura para la movilidad de manera eficiente, con enfoque incluyente, seguro y sustentable</p>		<p>Estrategia 1.2.1. Impulso de bici estacionamientos en espacios públicos y edificaciones públicas</p> <p>Estrategia 1.2.2. Elaboración de la normativa estatal en materia de diseño de infraestructura ciclista</p> <p>Estrategia 1.2.3. Promoción de uso de la bicicleta con la participación de los municipios</p>	<p><u>transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios</u> <u>definidos: así como fomentar el uso de zonas peatonales</u></p> <p>1. Mejora de diseño vial</p> <p>2. Programa Integral de Movilidad</p> <p>3. Continuidad en red vial</p> <p>8. Programa donación de bicicletas</p> <p>9. Programa de educación vial</p> <p>19. Plan Maestro de Ciclovías</p>		<p>Estrategia 1.2.1. Propiciar las condiciones para el uso de bicicletas</p> <p>Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable.</p>
TRANSPORTE PUBLICO							
<p>Línea estratégica 3.2 Territorio. Favorecer el desarrollo de asentamientos</p>		<p>Línea estratégica 11 Fortalecimiento del sistema de transporte colectivo <u>Objetivo Garantizar la</u></p>	<p>Línea estratégica 2. Promover la transformación hacia una movilidad</p>	<p>Estrategia 1.2.1 Movilidad. <u>Mejorar la movilidad en todas sus formas.</u></p>	<p>Línea Estratégica 11. Renovación de la Movilidad. 11.1 Mejorar la movilidad de los</p>		<p>Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable;</p>

<p>humanos compactos, inclusivos, seguros, sustentables e intercomunicados, con una infraestructura que favorezca su resiliencia, la optimización en el uso de los recursos naturales y el aprovechamiento de energías renovables.</p> <p><u>Objetivo 3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sustentable y segura para las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad</u></p> <p>Estrategia 3.2.3.1 Construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres, e</p>	<p><u>cobertura de manera óptima en el desplazamiento de las personas, garantizando el servicio a las necesidades de la población</u></p> <p>1. Conformar una red integrada de transporte masivo con un enfoque regional y metropolitano</p> <p>2. establecer un sistema tarifario integrado que incluya todos los diferentes medios de transporte, así como estacionamientos en centros de transferencia modal, facilitando la movilidad a escala estatal para los usuarios.</p> <p>3. Establecer infraestructura y servicios que favorezcan una accesibilidad universal a la red integrada de transporte, asegurando la</p>	<p>incluyente, segura y sustentable</p> <p><u>Objetivo 2.3. Incrementar la integración de los diversos modos de transporte</u></p> <p>Estrategia 2.3.1. Fortalecimiento e integración del sistema de movilidad intermunicipal</p>	<p><u>transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos; así como fomentar el uso de zonas peatonales</u></p> <p>1. Mejora de diseño vial</p> <p>2. Programa Integral de Movilidad</p> <p>3. Continuidad en red vial</p> <p>4. Sistema de transporte diverso y sustentable</p> <p>5. Transporte personal de las instituciones</p> <p>9. Programa de educación vial</p> <p>17. Sistema Integrado de Transporte (SIT)</p> <p>20. Programa de Movilidad Escolar</p>	<p><u>habitantes de Guanajuato a fin de reducir sus tiempos de espera y de traslado.</u></p> <p>a) Reducir en un 15 por ciento los tiempos de espera y traslado en el municipio, según el Sistema Integral de Transporte (SIT)</p>	<p>Estrategia 2.1.2 Habilitar transporte público incluyente;</p> <p>Objetivo 2.2 Aumentar la seguridad en la movilidad motorizada;</p> <p>Estrategia 2.2.1 Promover la cultura vial</p>
--	---	--	---	--	--

<p>incremente la movilidad interna en la entidad. Estrategia 3.2.3.2 Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente.</p>		<p>conveniencia de las conexiones e ingresos a pie y otros medios de transporte no motorizados, así como la facilidad de estacionamiento para vehículos cerca de los centros de transferencia modal. 4. Identificar zonas deficitarias de servicios de transporte público e integrarlas a la red. 6. Consolidar el transporte público del estado en empresas formales de transporte con capacidad financiera que facilite la renovación de las flotas y con procesos eficientes. 8. Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente.</p>				
INFRAESTRUCTURA						
<p>Línea estratégica 3.2 Territorio.</p>	<p>Línea estratégica 5.5</p>	<p>Línea estratégica 10 Consolidación de la</p>	<p>Línea estratégica 2. Promover la</p>	<p>Estrategia 1.2.1 Movilidad.</p>	<p>Línea Estratégica 11. Renovación</p>	<p>Línea estrategia 1. Fortalecimiento a la</p>

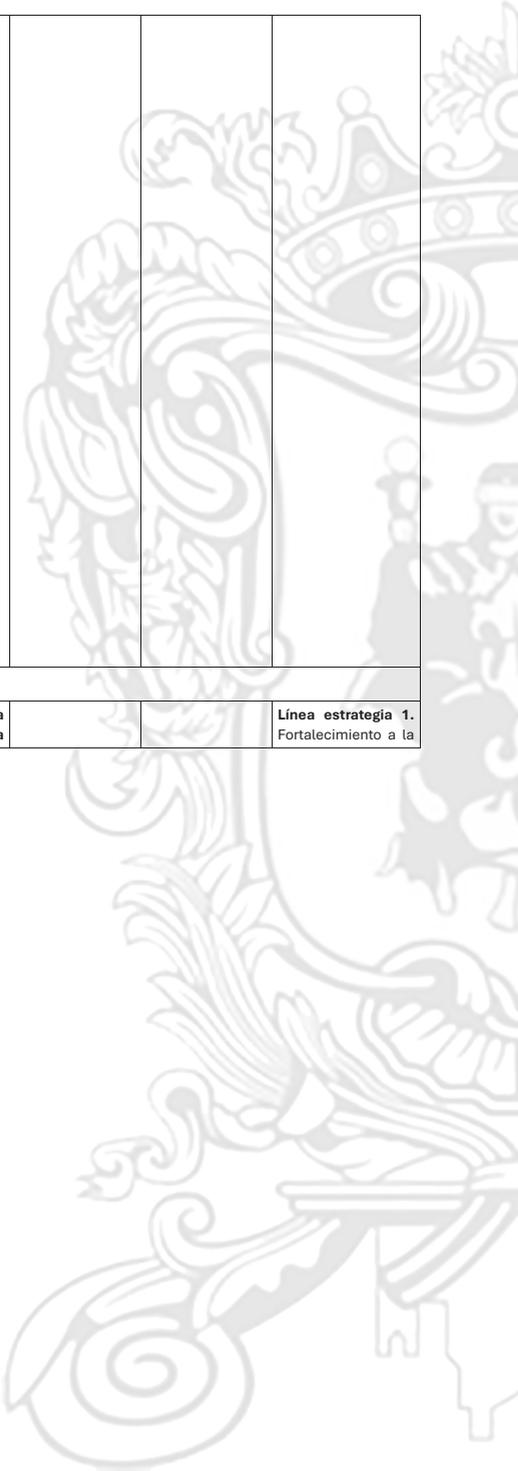


<p>Favorecer el desarrollo de asentamientos humanos compactos, inclusivos, seguros, sustentables e intercomunicados, con una infraestructura que favorezca su resiliencia, la optimización en el uso de los recursos naturales y el aprovechamiento de energías renovables.</p> <p><u>Objetivo 3.2.2 Incrementar la cobertura, calidad, eficiencia y competitividad de la infraestructura del estado</u></p> <p>Estrategia 3.2.2.1 Consolidación de la infraestructura de carretera como articuladora para el desarrollo interior de la entidad y hacia el resto del país</p>	<p>Fortalecimiento de la conectividad y movilidad para la competitividad</p> <p><u>Objetivo 5.5.1 Fortalecer la infraestructura carretera y caminos rurales, para asegurar su nivel de operación</u></p> <p>5.5.1.1 Planear, programar, ejecutar y mantener la infraestructura carretera estatal de manera eficiente, con enfoque incluyente, seguro y sustentable</p> <p>5.5.1.2 Promover esquemas de financiamiento alterno para infraestructura carretera en el Estado</p> <p>5.5.1.3 Construir o rehabilitar</p>	<p>red carretera intermunicipal y rural</p> <p><u>Objetivo Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, promueva la conectividad del Sistema Estatal Territorial, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social</u></p> <p>1. Mejorar la competitividad y eficiencia de la red carretera a través del desarrollo de infraestructura integral, multimodal y que agregue valor.</p> <p>2. Consolidar corredores logísticos estatales y regionales mediante infraestructura que estructure el territorio estatal en ejes longitudinales y transversales que fortalezcan las cadenas de suministro.</p>	<p>transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable</p> <p><u>Objetivo 2.1. Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal</u></p> <p>Estrategia 2.1.1. Fortalecimiento de la infraestructura carretera</p> <p>Estrategia 2.1.2. Impulso de la prevención y reducción de accidentes viales</p> <p>Estrategias 2.1.3. Consolidación del sistema de información estatal de movilidad</p> <p><u>Objetivo 2.3. Incrementar la integración de los diversos modos de transporte</u></p> <p>Estrategia 2.3.1. Fortalecimiento e integración del sistema de</p>	<p><u>Mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos; así como fomentar el uso de zonas peatonales</u></p> <p>1. Mejora de diseño vial</p> <p>2. Programa de Integración de Movilidad</p> <p>3. Continuidad en red vial</p> <p>6. Proyecto Teleférico</p> <p>10. Conversión de carreteras a vialidades urbanas</p> <p>11. Carretera cuota a Silao como vialidad local</p> <p>12. Tren Interurbano</p> <p>16. Sistema de Túneles Centro Histórico</p>	<p>de la Movilidad.</p> <p><u>11.2 Fortalecer la cobertura de los servicios básicos en municipio, especialmente en la zona Sur</u></p> <p>a) Mejorar al 100 por ciento los servicios públicos (redes hidráulicas y sanitarias, electrificación, vías y servicios de comunicación)</p> <p>b) Reducir en un 50 por ciento el aforo vehicular que ingresa a la ciudad</p> <p>Línea Estratégica 12. Más Obras que Nunca</p> <p><u>12.3 Mejorar la calidad de vida de los guanajuatenses mediante las obras de mantenimiento básico</u></p> <p>a) Lograr el 50 por ciento de mantenimiento</p>	<p>movilidad activa.</p> <p>Estrategia 1.1.1. Propiciar las condiciones para la movilidad peatonal.</p> <p>Estrategia 1.2.1. Propiciar las condiciones para el uso de bicicletas</p> <p>Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable.</p> <p>Objetivo 2.1 Mejorar las condiciones para la accesibilidad universal.</p> <p>Estrategia 2.1.1 Construcción de infraestructura accesible en espacios públicos;</p>
---	---	---	--	--	---	--

<p>Estrategia 3.2.2.4 Fortalecimiento de la infraestructura logística de la entidad con base en las necesidades de los sectores económicos tradicionales, emergentes y estratégicos.</p> <p>Estrategia 3.2.2.5 Ampliación de la cobertura y la capacidad de las redes, para incrementar el acceso a servicios de banda ancha y energía eléctrica.</p>	<p>caminos rurales y/o saca cosechas en el estado</p> <p><u>Objetivo 5.5.2 Ampliar la infraestructura para la conectividad digital en el Estado</u></p> <p>5.5.2.1 Incrementar la conectividad estatal en las zonas de alta y muy alta marginación</p> <p>5.5.2.2 Implementar la arquitectura tecnológica que aproveche las nuevas tecnologías y la infraestructura actual del gobierno en una solución unificada de conectividad estatal.</p>	<p>3. Modernizar y ampliar la infraestructura carretera de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado.</p> <p>4. Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las ciudades de articulación regional y centros de vinculación urbano-rural además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.</p> <p>5. Consolidar los ejes troncales.</p> <p>6. Construir, modernizar, reconstruir y conservar caminos rurales y alimentadores, priorizando zonas con presencia de comunidades con alto grado de marginación y pobreza.</p> <p>7. Modernizar y conservar carreteras y autopistas,</p>	<p>movilidad intermunicipal</p>	<p>18. Sistema de Estacionamientos Periféricos</p>	<p>(bacheo) en las vialidades y áreas de las zonas urbana y rural</p>
---	--	---	---------------------------------	--	---

			<p>privilegiando los recorridos de largo itinerario.</p>				
			<p>Línea estratégica 12 Consolidación de la infraestructura de los corredores económicos <u>Objetivo Incrementar el desarrollo de infraestructura estratégica que induzca la inversión en el estado y la consolidación de los corredores económicos</u></p>				
			<p>1. Ordenar el suelo destinado a desarrollo industrial, optimizando su planificación de forma coordinada entre municipios adyacentes, dando continuidad a los ámbitos industriales existentes y potenciando la conexión intermodal de los mismos con la red de transportes y carreteras.</p> <p>2. Garantizar que el desarrollo de las</p>				

			<p>infraestructuras se realice de manera compatible con la conservación de los parámetros ambientales de calidad y que se configuren como elemento diferenciador clave en la consolidación de la marca Corredor como destino industrial/empresarial de calidad.</p> <p>4. Conservación rutinaria y preventiva de la red estatal carretera de forma oportuna.</p> <p>5. Impulsar el desarrollo de los corredores económicos, la promoción y generación de infraestructura industrial y servicios, así como construcción de naves impulsoras de empleo.</p>				
7.Energía Asequible y no Contaminante: garantizar el	MITIGAR EL CAMBIO CLIMATICO						
	Línea estratégica 3.1	Medio			Línea estratégica 2. Promover la		Línea estrategia 1. Fortalecimiento a la



<p>acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.</p>	<p>Ambiente. Transitar decididamente hacia un balance hídrico y equilibrio ambiental que asegure la sostenibilidad del desarrollo en Guanajuato en todos sus ámbitos. <u>Objetivo 3.1.3</u> <u>Desarrollar entre los diferentes sectores de la sociedad las capacidades para la mitigación y adaptación al cambio climático</u></p>			<p>transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable <u>Objetivo 2.4.</u> <u>Promover el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad</u></p> <p>Estrategia 2.4.1. Impulso de alternativas de movilidad eléctrica</p>		<p>movilidad activa. Objetivo 1.1 Promover la movilidad peatonal; Estrategia 1.1.1. Propiciar las condiciones para la movilidad peatonal.</p> <p>Objetivo 1.2 Promover la movilidad ciclista. Estrategia 1.2.1. Propiciar las condiciones para el uso de bicicletas Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable.</p> <p>Objetivo 2.3. Mejoramiento y modernización del TPC. Estrategia 2.3.1 Transformación hacia el TPC ordenado y sustentable.</p>
<p>13. Acción por el Clima: adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.</p>	<p>Estrategia 3.1.3.1 Control de las emisiones de gases de efecto invernadero Estrategia 3.1.3.4 Promoción y desarrollo de fuentes de energía renovables, así como incremento de la eficiencia energética.</p>					
<p>POLITICAS</p>						

<p>16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas: Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas</p>	<p>Línea estratégica 3.2 Territorio. Favorecer el desarrollo de asentamientos humanos compactos, inclusivos, seguros, sustentables e intercomunicados, con una infraestructura que favorezca su resiliencia, la optimización en el uso de los recursos naturales y el aprovechamiento de energías renovables. <u>Objetivo 3.2.1 Lograr una administración sustentable del territorio, que impulse el desarrollo de comunidades y ciudades humanas y sustentables.</u> Estrategia 3.2.1.1 Armonización del marco jurídico en materia de</p>	<p>Línea estratégica 5.5 Fortalecimiento de la conectividad y movilidad para la competitividad <u>Objetivo 5.5.4 Fortalecer la administración del servicio público y especial en el estado</u> 5.5.4.1 Fortalecer la certeza jurídica de los concesionarios, permisionarios y operadores del servicio público y especial de transporte 5.5.4.2 Generar estudios y análisis para la operación y mejoramiento del servicio público y especial de transporte 5.5.4.3 Incrementar los</p>	<p>Línea estratégica 11. Fortalecimiento del sistema de transporte colectivo <u>Objetivo Garantizar la cobertura de manera óptima en el desplazamiento de las personas, garantizando el servicio a las necesidades de la población</u> 5. Promover una transformación del tipo de desarrollo urbano actual, implementando una política de crecimiento densa y compacta, orientada a la red integrada de transporte, así como la incorporación de criterios de movilidad al interior de las nuevas zonas de desarrollo. 7. Desarrollar un paquete de instrumentos fiscales que faciliten la consolidación de la Red Integrada de transporte, que permitan invertir en</p>	<p>Línea estratégica 2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable <u>Objetivo 2.2. Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal</u> Estrategia 2.2.1. Fortalecimiento de la cultura vial en el estado Estrategia 2.2.2. Establecimiento de lineamientos de diseño para la accesibilidad universal Línea estratégica 3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades <u>Objetivo 3.1. Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad</u></p>	<p>Línea Estratégica 11. Renovación de la Movilidad. <u>11.1 Mejorar la movilidad de los habitantes de Guanajuato a fin de reducir sus tiempos de espera y de traslado.</u> b) Integrar al 100 por ciento los expedientes técnicos de los circuitos con sus criterios normativos a fin de ser aprobados por las instancias correspondientes.</p>	<p>Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable; Objetivo 2.2 Aumentar la seguridad en la movilidad motorizada; Estrategia 2.2.1 Promover la cultura vial; Estrategia 2.2.2 Fortalecimiento en la prevención de accidentes viales. Línea estratégica 3. Mejoramiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades; Objetivo 3.1 Fortalecer el sistema municipal de planeación en materia de movilidad; Estrategia 3.1.1 Establecer las bases para contar con un sistema municipal de planeación de la</p>
---	--	---	--	--	--	---

<p>ordenamiento territorial, de manera que promueva políticas concurrentes en los tres órdenes de gobierno</p> <p>Estrategia 3.2.1.5 Difusión y protección del patrimonio cultural, urbano y arquitectónico con enfoque incluyente.</p> <p>Estrategia 3.2.1.6 Asegurar el cumplimiento de las políticas, estrategias e instrumentos normativos para el ordenamiento territorial y la protección ambiental con un enfoque de sustentabilidad. que incluyente.</p> <p>Estrategia 3.2.3.3 Fortalecimiento de la coordinación entre los tres niveles de gobierno para potenciar el</p>	<p>mecanismos de supervisión a los vehículos del servicio público y especial de transporte</p> <p><u>Objetivo 5.5.5</u> <u>Eficientar los trámites y servicios para la ciudadanía en materia de requisitos de tránsito</u></p> <p>5.5.5.1 Fortalecer la modernización de oficinas para los trámites</p> <p>5.5.5.2 Impulsar la cultura vial en los diferentes sectores de la sociedad</p> <p>5.5.5.3 Eficientar el proceso de entrega de los trámites en materia de requisitos de tránsito</p> <p><u>Objetivo 5.5.6</u></p>	<p>desarrollo, mantenimiento e innovación de los sistemas de transporte urbanos e intermunicipales, fomentando una movilidad sustentable.</p> <p>Línea estratégica 12 Consolidación de la infraestructura de los corredores económicos <u>Objetivo Incrementar el desarrollo de infraestructura estratégica que induzca la inversión en el estado y la consolidación de los corredores económicos</u></p> <p>Generar la normatividad que regule el uso de derecho de vía en las carreteras del estado que garantice la convivencia de los diversos servicios de infraestructura básica.</p> <p>Línea estratégica 7</p>	<p>Estrategia 3.1.1. Consolidación de la vinculación con diferentes órdenes de gobierno</p> <p>Estrategia 3.1.2. Fortalecimiento del sistema público de transporte en los municipios</p>			<p>movilidad sustentable.</p> <p>Estrategia 3.1.2 Creación de lineamientos de diseño de infraestructura y mobiliario urbano para las distintas modalidades de movilidad.</p> <p>Estrategia 3.1.3 Generar planes y proyectos</p>
--	---	---	--	--	--	---

<p>crecimiento y la operación de los sistemas de transporte.</p>	<p><u>Impulsar el desarrollo de planes y programas para la movilidad en el estado</u></p> <p>5.5.6.1 Asesorar a los municipios en la Integración de sus Programas de Movilidad</p> <p>5.5.6.2 Establecer los criterios generales para la elaboración y seguimiento de los Programa de Movilidad Municipales</p>	<p>Accesibilidad universal</p> <p><u>Asegurar a la población la inclusión a la ciudad para el desarrollo de sus actividades para acceder a los servicios. Integrando a la persona en un entorno fiable en su desplazamiento, autónomo y confortable</u></p> <p>Implementar criterios de accesibilidad en los proyectos de inversión en infraestructura de transporte.</p>				
--	---	--	--	--	--	--



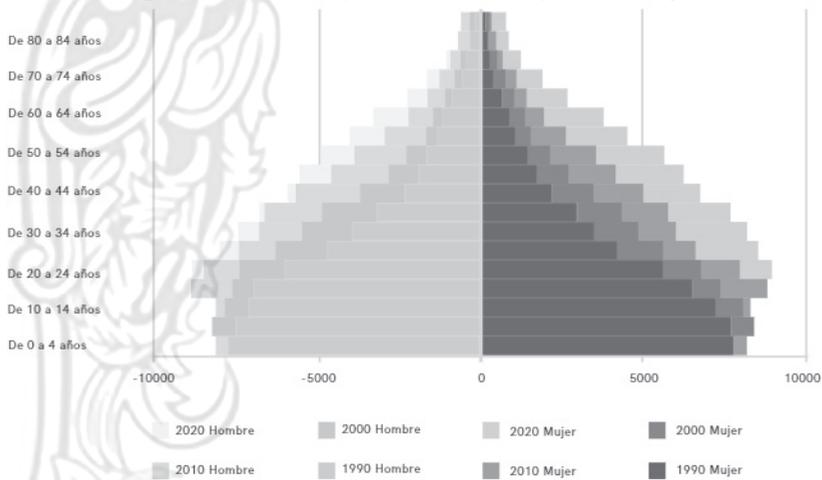
3.5. Análisis del entorno

De acuerdo con el CNPV 2020 de INEGI, el municipio de Guanajuato concreta una población de 194 mil 500 habitantes, compuesta por 100 mil 462 mujeres y 94 mil 038 hombres. Si bien la población se distribuye en un total de 218 localidades, las tres localidades con mayor número de habitantes son Guanajuato, Marfil y Yerbabuena, que se encuentran en la Ciudad de Guanajuato y concentran el 61.04 por ciento de la población total del municipio.

En conjunto con dichas localidades urbanas y las localidades rurales, la Ciudad de Guanajuato concentra al 74.9 por ciento del total de la población municipal.

De acuerdo con la estructura de la población por grupos de edad, la pirámide de población muestra una tendencia progresiva donde los grupos de menor edad predominan, y se espera que en un futuro los grupos de 45 a menos sean cuantitativamente similares.

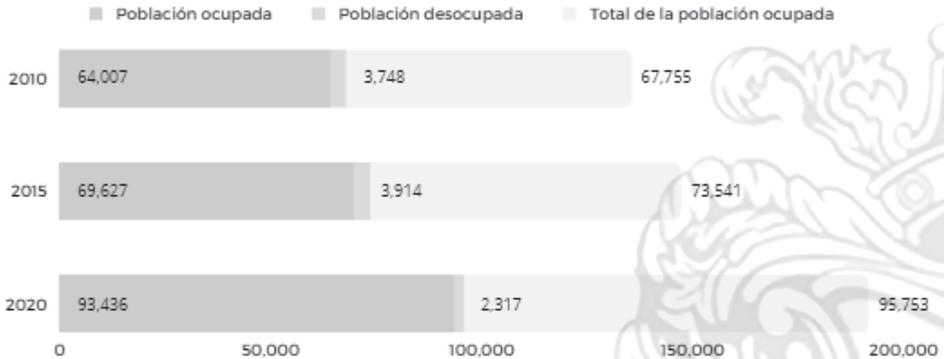
Figura 1- Pirámide de población del municipio de Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGO, 2020.

Se espera que entre 2020 y 2050 la población del municipio se incremente en un 45.33 por ciento (88 mil 000 habitantes), lo que se traduce en una demanda de 22 mil 000 viviendas adicionales, considerando un promedio de 4 habitantes por vivienda.

En 2020 la población económicamente activa (PEA) es de 95 mil 752 personas (49.2 por ciento del total municipal), donde el 42.5 por ciento son mujeres y el 57.5 por ciento son hombres. De este total se encuentran ocupadas 93 mil 436 personas, esto es el 97.6 por ciento, con un restante de 2 mil 317 personas que se encuentran desocupadas (INAFED, 2020). Respecto a la población desocupada, se observa una disminución respecto a 2010 y 2015.

Figura 2- Población Económicamente Activa (PEA).

Fuente: Elaboración propia, con base en INEGI 2010, 2015 y 2020.

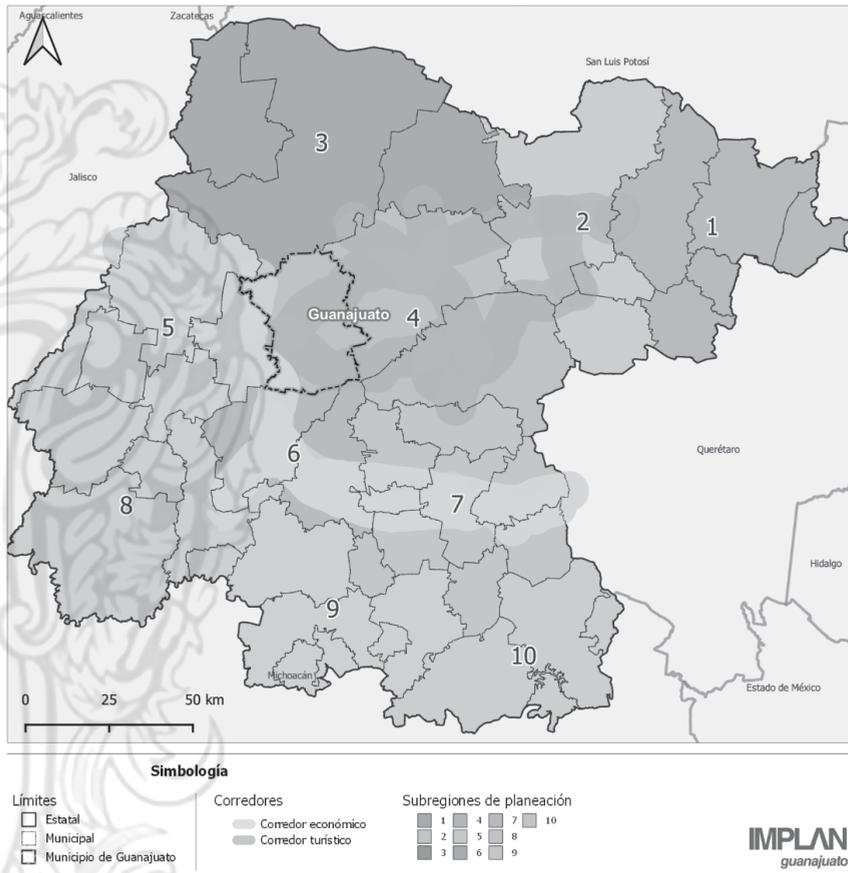
A partir de 1990 se observa una disminución notable, de manera progresiva, en las actividades del sector primario. En 2020, de acuerdo con la clasificación del SCIAN 2018, la minería pasa al sector secundario y no al sector primario como en censos previos, teniendo en total solo un 3.5 por ciento de la población ocupada participando en las actividades de dicho sector, mientras que escala estatal es el 9.08 por ciento de la población ocupada del mismo (Proyecto de Diagnóstico PMDUOET 2050, [2022]).

En el año 2020, el 25.31 por ciento de la población ocupada participa en actividades del sector secundario, al cual, como se mencionó previamente, se incorpora la minería. Finalmente, el sector predominante es el terciario, con el 68.96 por ciento del total de la población ocupada, donde a su vez las actividades que predominan son: servicios de transporte, comunicación, profesionales, financieros, sociales, gobierno, comercio entre otras (Proyecto de Diagnóstico PMDUOET 2050, [2022]).

Cabe mencionar que la PEA se concentra en las localidades de Marfil, Yerbabuena, Santa Teresa, la cabecera municipal y otras localidades que conforman la Ciudad de Guanajuato (Proyecto de Diagnóstico PMDUOET 2050, [2022]). Esta tendencia de ocupación responde tanto a las zonas urbanas consolidadas o en proceso de consolidación, como a la concentración de servicios, equipamiento y viviendas con mejor calidad de servicios urbanos básicos.

El municipio se incorpora al corredor económico San Luis de la Paz-Guanajuato, integrado por los municipios de Guanajuato, Dolores Hidalgo y San Luis de la Paz, conectados por la Carretera Federal 110. Si bien no se encuentra integrado al corredor industrial del Bajío, que se sitúa a lo largo de la Carretera Federal 45, el municipio se conecta directamente a este por un tramo menor a 14 kilómetros de la Carretera Federal 110D, aportando población que labora en las actividades industriales en los municipios de Silao y León.

Figura 3- Corredores económicos y turísticos.



Fuente: Elaboración propia, con datos de PMGROT 2016.

Respecto a la cobertura de equipamiento urbano, con un análisis simplificado enfocado únicamente al subsistema recreativo, se observa que de todos elementos que lo componen, solo el parque urbano se encuentra en una situación de cobertura total con tendencia a superávit. Mientras tanto, otros elementos como el jardín vecinal y parque de barrio se encuentran en situación de déficit, esto se traduce en población no dotada de este servicio básico, lo cual implica traslados para satisfacer las necesidades humanas básicas de recreación (Sintetizado del Proyecto para Diagnóstico PMDUET 2050, [2022]).

Estructura urbana

La cabecera municipal de Guanajuato se asentó a pie de la sierra homónima, derivado del descubrimiento de vetas de oro y plata en el siglo XVI, en una zona con cañadas cuya ocupación paulatina respondió a los retos propios de sus condiciones topográficas de una manera orgánica. Junto con otros aspectos, se ha consolidado su zona de monumentos con una estructura urbana irregular, con un sistema vial de calles con pronunciadas pendientes, de dimensiones reducidas y variables, y un complejo sistema de callejones.

Dentro la ciudad histórica, la mayor parte de las vialidades se conforman por callejones peatonales, que en últimos años han continuado extendiéndose sobre la Carretera Panorámica, que hasta finales del siglo XX seguía siendo un límite de crecimiento. Este patrón vial ha sido en menor medida llevada a zonas de reciente crecimiento, como se ha visto en las últimas décadas en Marfil y otras localidades de la zona sur. La tendencia de crecimiento acelerada, en conjunto con la paulatina regularización en zonas urbanizadas y la ausencia de instrumentos de planeación o el descuido en su observancia, han dado como resultado la continuidad de una

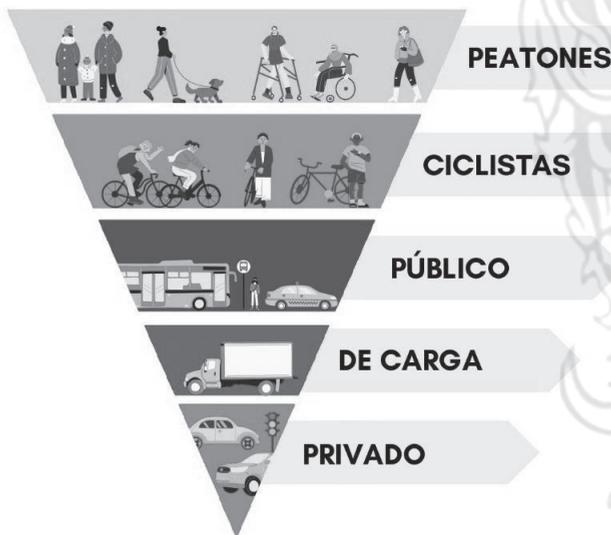
traza irregular, con calles de dimensiones variantes y reducidas, así como callejones en zonas donde las pendientes moderadas sí pudieran permitir prever un crecimiento ordenado.

IV. DIAGNÓSTICO

La movilidad es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte. Es una actividad que responde a una necesidad de la población, pero también un derecho que debe de ejercerse con responsabilidad (¿Qué es la movilidad sustentable?, Comisión Ambiental de Megalópolis, Gobierno de México, 2023)

Dentro del sistema de movilidad y los actores de dicho sistema, existe una jerarquía de modos de transporte, donde los niveles superiores son prioritarios, de tal manera que en la pirámide de movilidad representada en la siguiente figura se observa que la movilidad peatonal es prioritaria sobre las demás, seguida de la movilidad ciclista, ambos modos no motorizados.

Figura 4- Pirámide de movilidad.



Fuente: Elaboración propia, con datos de Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.

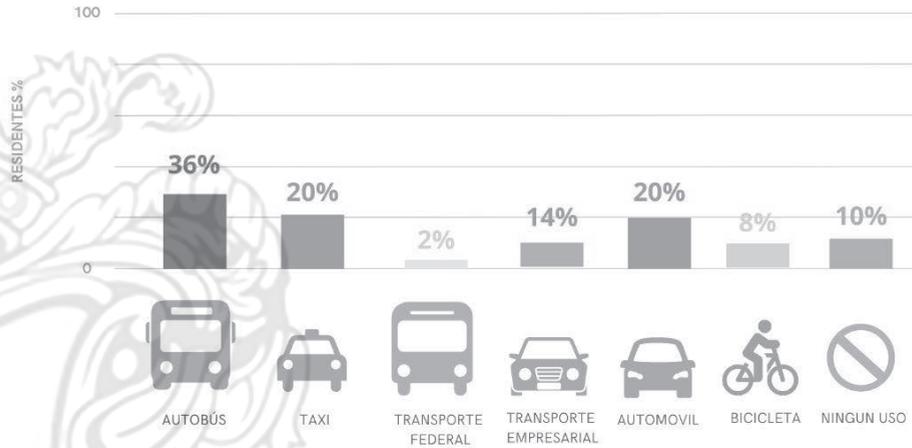
Por debajo de los modos no motorizados se encuentra el transporte público, que es capaz de trasladar a un mayor número de usuarios en un mismo vehículo. Le sigue el transporte de carga, parte importante del sistema de abasto para las poblaciones, y finalmente se encuentra el transporte privado, que moviliza a una menor cantidad de usuarios de las vías públicas, pero con un mayor consumo energético.

Dentro de los principales motivos de desplazamientos se encuentran: trabajo, escuela, abasto, recreación y deporte, sociales, trámites y servicios, entre otros. De acuerdo a la necesidad y a las distancias, existen alternativas en los modos de movilidad.

La movilidad y la infraestructura vial se enfocan principalmente a los modos de transporte motorizados, priorizando el uso del vehículo privado. Con el incremento de los traslados en vehículos motorizados es un reto eficientizar este tipo de movilidad, ya que entre otros aspectos, la infraestructura queda rebasada ante la presión del uso. Debido a esto se potencializan los efectos negativos, traducidos en pérdidas económicas asociadas a los tiempos de traslado, efectos negativos a la salud pública, deterioro ambiental, accidentes entre vehículos motorizados o con ciclistas y peatones, entre otros.

Con respecto al uso y preferencias de medios de transporte, según datos del Proyecto PMM 2018 en su encuesta de preferencia, en Guanajuato el 36 por ciento utiliza el TPC, el 20 por ciento se traslada en taxi, 20 por ciento utiliza vehículo privado, 8 por ciento utiliza bicicleta, 14 por ciento transporte empresarial, y el resto otros medios.

Figura 5- Medios de Transporte más utilizados.



Fuente: Proyecto PMM, 2018.

De acuerdo con los datos expuestos, 92 por ciento de los encuestados utilizan medios de transporte motorizados para realizar sus traslados, esto incluye transporte privado, público y empresarial.

4.1 Medios alternos de movilidad: movilidad no motorizada.

4.1.1 Infraestructura dedicada al peatón.

De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial el peatón es la persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado (artículo 3, fracción XXXVII).

Por lo tanto, podemos entender como movilidad peatonal el modo de desplazamiento por la vía pública por medios no motorizados, que se traduce en traslados a pie como medio de transporte, ocio o ejercicio de activación física.

De acuerdo con el cuestionario ampliado del CPyV 2020 de INEGI, se estima que en el municipio 53 mil 916 habitantes de 3 años y más asisten a la escuela, y de ese total el 54.63 por ciento se traslada caminando a su lugar de estudio. Esto se encuentra sobre la cifra estatal que es del 27.4 por ciento, entre otros factores se relaciona con la localización y accesibilidad a través de callejones que son peatonales.

Tabla 3. Población de 3 años y más que asiste a la escuela y se traslada al lugar de estudios según modo o medio de traslado.

Caminando	Bicicleta	Camión, autobús, combi, colectivo o taxi	Vehículo particular	Otro	No especificado
54.63	0.31	33.61	18.68	0.16	0.2

Fuente: Cuestionario ampliado del CPyV, INEGI, 2020.

Respecto a la población de 12 años y más ocupada que se traslada en bicicleta a su lugar de trabajo el 30.11 por ciento lo hace caminando, al igual, sobre la cifra estatal que es del 27.4 por ciento y de la nacional que es del 23.7 por ciento.

Los principales espacios dedicados a la movilidad peatonal son las banquetas en las vialidades, de manera histórica, en la cabecera municipal, Guanajuato, la movilidad de ha dado a través de callejones apenas en su mayoría únicamente para uso peatonal en cuanto a pendientes y dimensiones. En algunos callejones que tienen capacidad para permitir el paso a vehículos las dimensiones no permiten que haya una diferenciación entre el arroyo vial y el espacio peatonal a través de banquetas.

Sin embargo, a manera de paradigma existen vialidades sin banquetas continuas, por ejemplo, en algunos tramos de la Panorámica donde el paramento de viviendas limita directamente el arroyo vial, impidiendo la continuidad de las banquetas, mismo fenómeno que se replica en distintos tramos de vialidad de la cabecera municipal o vialidades completas, así como de la Zona Sur de la Ciudad de Guanajuato, donde a manera de paradigma existen callejones, manzanas sin banquetas completas en todas sus vialidades, y calles discontinuas en términos tanto de traza como de dimensiones.

Figura 6- Vialidades en la Panorámica.



Fuente: Street View, GoogleEarth, consulta de julio de 2023.

Figura 7- Interrupción de banqueta por paramentos excedentes hasta arroyo vial, Av. Santa Fe.



Fuente: Propia, octubre de 2023.

Figura 8- Interrupción de banqueta, Calle Alhóndiga.



Fuente: Street View GoogleEarth, consulta de julio de 2023.

Figura 9- Discontinuidad en banqueta, Panorámica (Glorieta de mineros-Deportivo Nieto Piña).



Fuente: Street View GoogleEarth, consulta de julio de 2023.

Este fenómeno continúa replicándose en la actualidad, los permisos de construcción se otorgan a través de alineamientos directamente congruentes con el arroyo vial sin prever espacios para banquetas en viviendas unifamiliares, o fraccionamientos que se han construido de manera progresiva sin planeación urbana con una traza definida o una reglamentación en sus espacios de uso peatonal.

Figura 10- Entrada vial y peatonal, cerrada durante periodo de lluvias, Barrio de San Cayetano.



Fuente: Propia, octubre de 2023.

Lo anterior se hace evidente con los datos del Inventario Nacional de Viviendas, INEGI 2020 (de aquí en adelante INV 2020), en el que se registran porcentajes bajos de manzanas con banquetas en todas sus vialidades en las principales localidades urbanas del municipio (consultar apartados 4.2.3 Cultural Vial y 4.2.4 Accesibilidad Universal).

Una de las finalidades de promover la movilidad peatonal es la reducción a la dependencia de vehículos motorizados principalmente el automóvil privado, la reducción en el consumo energético que la movilidad motorizada implica, conllevado a una serie de beneficios entre los que pueden enlistarse: mejora en la salud de los usuarios de vías peatonales y salud pública, impactos positivos en la calidad de vida por la reducción de congestionamientos viales y contaminación auditiva, disminución en las emisiones por el consumo de hidrocarburos con efectos benéficos sobre la calidad ambiental, así como el uso peatonal de espacios públicos lo que implica su mejora y apropiación.

Para utilizar los espacios públicos con fines de promover la movilidad peatonal, estos deben recuperarse a través de la peatonalización, lo que implica restringir el uso de vehículos motorizados a través de ciertas calles o zonas de la ciudad, considerando que los espacios para el uso de bicicleta y peatonal son compatibles.

Sin embargo, la red peatonal se ha expandido gracias a la peatonalización de la calle de Sopeña. Este corredor peatonal sirve de conexión entre varios espacios públicos y atractivos turísticos de la ciudad: la Plaza de la Paz, la Basílica, el Jardín Unión, el Teatro Juárez y el Museo Iconográfico del Quijote (Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas, ITDP 2012).

En Sopeña hay una gran cantidad de comercios y servicios, y a lo largo del año alberga diferentes actividades culturales, especialmente durante el Festival Cervantino. A pesar de que ser un corredor peatonal, no existe una transformación física como la eliminación de banquetas. Esto se debe a que la restricción al paso de vehículos se levanta en algunas ocasiones. Sin embargo, la textura del empedrado en el Centro Histórico y las calles estrechas contribuyen a pacificar el tránsito en Sopeña y sus alrededores. (Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas, ITDP 2012).

La red peatonal ilustrada en la siguiente figura se concentra en la Zona de Monumentos Históricos, en tramos interconectados que van desde el callejón del Campanero-Calle Manuel Doblado-Calle Sopenía hasta Plaza de la Paz (roja), este último espacio delimita el arroyo vial del espacio peatonal a un mismo nivel de suelo y compartiendo a su vez espacios con ciclistas; se tiene también la Plaza de San Fernando-Plaza de San Cayetano-Jardín Reforma (morada), que se interconectan por callejones Independencia, Ramillete, y están conectados por callejones como el de Galarza y Cantaritos hacia la calle Pocitos, o a la calle Juárez a través del callejón Independencia integrando un amplio circuito peatonal.

Figura 11- Red peatonal en la zona centro de Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

Plaza de la Paz se conecta con callejones peatonales como el del Estudiante, la Condesa y el pasaje Alexander von Humboldt (azul), parte de este corredor peatonal es el de Mexiamora al cual se accede por callejones desde plaza del Baratillo o la calle Cantarranas (amarilla).

Esta red peatonal, si bien es utilizada por población local, está enfocada principalmente a los visitantes en cuanto a rubros comerciales y servicios que concentra, así como el enfoque de mejora y mantenimiento constante. Para la población local, existe además el camino antiguo de Marfil que va desde la Ex Hacienda de San Gabriel de Barrera hasta la Ex Hacienda de San Juan Nepomuceno, es utilizado por peatones y ciclistas con fines principalmente recreativos, sin embargo, derivado del mantenimiento que ha recibido se encuentra en constante deterioro, en 2021 tras el periodo de lluvias sufrió deslaves y la abertura de un socavón por un derrumbe hacia el río Guanajuato que interrumpió su paso continuo.

Figura 12- Camino antiguo de Marfil.



Fuente: Elaboración propia, imagen de Google Earth 2023.

Es necesario considerar que debe existir una estrategia de peatonalización: regular las banquetas en vialidades ya existentes y futuras, los espacios peatonales además de restringir el uso o paso de vehículos motorizados y permitir la convivencia con bicicletas deberán contener mobiliario urbano apto para este tipo de movilidad, así como vegetación urbana que brinde el confort necesario a los usuarios de diferentes edades, horarios y considerando la accesibilidad universal.

Finalmente, la iluminación en vialidades es importante para la movilidad peatonal en horas de poca luz o por la noche, así como para la seguridad. Se tiene que en la cabecera municipal existen 60 manzanas sin alumbrado público, 572 manzanas cuentan con alumbrado en todas sus vialidades y 638 en alguna vialidad; en Marfil 139 manzanas no tiene alumbrado público, 167 en todas sus vialidades y 453 solo en alguna vialidad; en Santa Teresa 35 manzanas no tienen alumbrado público, 47 en alguna vialidad y solo 38 cuentan con alumbrado en todas sus vialidades.

Tabla 4. Disponibilidad de alumbrado público por manzana en las principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.

Elementos	Cobertura	Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa	Puentecillas
Alumbrado público	En todas las vialidades	572	167	38	55	9
	En alguna vialidad	638	453	47	106	57
	En ninguna vialidad	60	138	150	35	11
	No especificado	2	6	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

Adicionalmente, en 2022 de acuerdo al Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato, en el Estudio de Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022, se señala que del total de visitantes encuestados que visitan la capital de Guanajuato; el 7.6 por ciento sugiere que dentro de lo que puede hacerse diferente para mejorar su experiencia es mejorar la conectividad y la accesibilidad, esto no solo se relaciona con la movilidad peatonal,

sino con otros medios no motorizados como la movilidad ciclista, así como el transporte público, y la infraestructura y equipamiento dedicados a la movilidad.

4.1.2 Movilidad ciclista: Sistema Municipal de Ciclovías.

Se define una ciclovía como el espacio destinado al tránsito exclusivo para las bicicletas. La movilidad ciclista se encuentra en el segundo nivel de prioridad solo por debajo de la movilidad peatonal. El fenómeno del uso de la bicicleta es una opción en la búsqueda de soluciones a la actual crisis ambiental, social, económica y de salud, la inclusión de la bicicleta se ha convertido en un tema importante en la agenda, reconociendo sus méritos y capacidades para ayudar a crear un entorno que mejore la calidad de vida y salud de la población (Manual Ciclociudades, ITDP 2011).

La bicicleta es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida. Impulsar el uso de la bicicleta en México otorga la posibilidad de transformar nuestras ciudades en sitios de alta competitividad (Manual Ciclociudades, ITDP 2011).

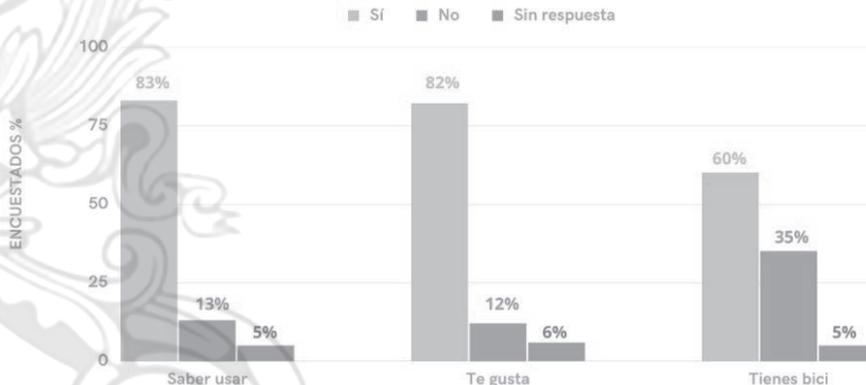
Como componente de la movilidad no motorizada, la movilidad ciclista implica múltiples beneficios, tanto ambientales, pues coadyuba a la reducción de emisiones de CO₂ y de consumo de hidrocarburos en virtud de que disminuye sustancialmente el uso del automóvil y el transporte público, impactando positivamente en la reducción de la contaminación; como para la salud pública en cuanto a la activación física; para el sistema de movilidad pues reduce el uso de automóvil particular y del transporte público impactando positivamente en la reducción del tráfico y congestiónamiento vial, etc.

Entre otros beneficios, se encuentran los impactos positivos ante la crisis energética, fortalece la integración y la equidad social, reduce o elimina los costos de los traslados cotidianos. Asimismo, reduce la contaminación auditiva, entre muchos otros beneficios.

El tema de las ciclovías en el municipio se ha abordó en 2010 en el Proyecto para Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para la ciudad de Guanajuato, para el cual se realizó un aforo que incluyó el conteo de ciclistas, este proyecto además sugiere realizar estudios para la movilidad ciclista en la zona sur (donde se identifica un mayor uso de bicicleta) y en la ex vía de ferrocarril.

En 2018, en el marco de la elaboración del Proyecto para el Capítulo I del Programa Municipal de Movilidad se elaboró una encuesta de preferencia declarada para el uso de la bicicleta, entre los principales resultados se arrojó que, de un total de 429 personas encuestadas, el 83 por ciento sabía usar la bicicleta, y el 40 por ciento del total no contaba con una ya que no había espacios donde poder utilizarla, sin embargo, un dato a destacar es que el 31 por ciento respondió que, de existir infraestructura adecuada para ciclovías, las utilizarían por lo menos 5 días a la semana.

Figura 13- Resultados de las encuestas sobre uso de bicicleta.



Fuente: Elaboración propia con datos de Proyecto de PMM, 2018.

Los propósitos por los cuales utilizarían la ciclovía los encuestados son muy variados, la mayoría contestaron que utilizarían la ciclovía con fines recreativos.

Figura 14- Resultados de las encuestas sobre motivos de traslado en bicicleta.



Fuente: Elaboración propia con datos de Proyecto de Diagnóstico para el PMDUOET 2050, 2022.

Con estos resultados es posible afirmar que hay población que está de acuerdo con la construcción de una red de ciclovías, tanto para viajes cortos por necesidades laborales o de abasto, como principalmente para fines recreativos y deportivos, esto confiere una ventaja para las necesidades de recreación considerando que los elementos de este subsistema de equipamiento en el municipio se encuentran en déficit. Algunos retos para la existencia de una red de ciclovías son destinar porciones de suelo y vialidades para la infraestructura necesaria, la falta de una cultura vial que considere la movilidad ciclista, así como pueden ser aspectos de presupuesto.

Si bien se conoce un aproximado de la población potencial usuaria, es conveniente conocer cifras actualizadas sobre la población que actualmente realiza sus traslados en bicicleta, por lo que derivado del cuestionario ampliado para el CPyV 2020 se estima que el 0.31 por ciento de la población que asiste a la escuela se traslada en bicicleta a su lugar de estudios, muy por debajo del porcentaje estatal que es del 4.9 por ciento, y de la nacional que es del 1.8 por ciento. Respecto a la población de 12 años y más ocupada el 1.11 por ciento se traslada en bicicleta a su lugar de trabajo, al igual, muy por debajo de la media estatal que es del 12.3 por ciento y de la nacional que es del 4.9 por ciento. Las pendientes pronunciadas y la red de callejones, así como la falta de ciclovías o espacios públicos adecuados, son algunos de los factores por lo que la bicicleta es un medio de traslada poco utilizado.

Ciclovías en el municipio.

En noviembre del 2020 se inauguró la Ecovía Norponiente en el municipio, la cual forma parte de un sentido vial del proyecto no consolidado del Libramiento Norponiente, esta cuenta con un sendero peatonal y una ciclovía de 2.74 kilómetros de longitud en una sección denominada Ecovía norponiente, siendo esta la primera superficie destinada a ciclovía en el municipio. Su beneficio impacta a alrededor de 400 peatones y ciclistas diariamente, principalmente a quienes habitan en las colonias aledañas: Ex Hacienda de Santa Teresa, Las Teresas, Lomas de Marfil I y II, Las Biznagas, Privada del Arte, entre otras (Proyecto PMDUOET, 2050).

Figura 15- Ecovía norponiente.



Fuente: Propia, junio de 2023.

En mayo de 2022 finalizó la obra para la construcción de la vialidad de conexión Cervera-Las Teresas, que tiene el enfoque de agilizar el tráfico en la zona, cabe destacar que esta vialidad cuenta con una ciclovía al costado externo de cada cuerpo vial, así como camellón, banquetas de 2 metros, dos cuerpos de dos carriles de 3.5 metros de ancho cada uno.

Figura 16- Nueva vialidad Las Teresas-Cervera.



Fuente: Propia, junio de 2023.

En esta vialidad, la ciclovía cuenta con señalética vertical y horizontal, y se encuentra delimitada con boyas plásticas rectangulares en un tramo de 700 metros por cada sentido, que comienza en el entronque con la carretera libre Guanajuato-Silao, mientras que un tramo restante de aproximadamente 290 metros destina el espacio para la ciclovía y no se encuentra delimitada.

En su dirección Cervera-Las Teresas, la ciclovía tiene continuidad lineal con la ciclovía de la ecovía norponiente, el paso por la carretera libre es compartido con peatones, se encuentra discontinuo en el aspecto de diseño e interrumpido por bolardos metálicos por lo que representa una intersección poco amigable con posibilidades de riesgo. En conjunto esta continuidad comprende un tramo de ciclovía de 2.3 kilómetros, conformado la primera ciclovía continua en el municipio.

Figura 17- Entronque nueva vialidad Las Teresas-Cervera, con carretera libre Gto-Silao.



Fuente: Propia, junio de 2023.

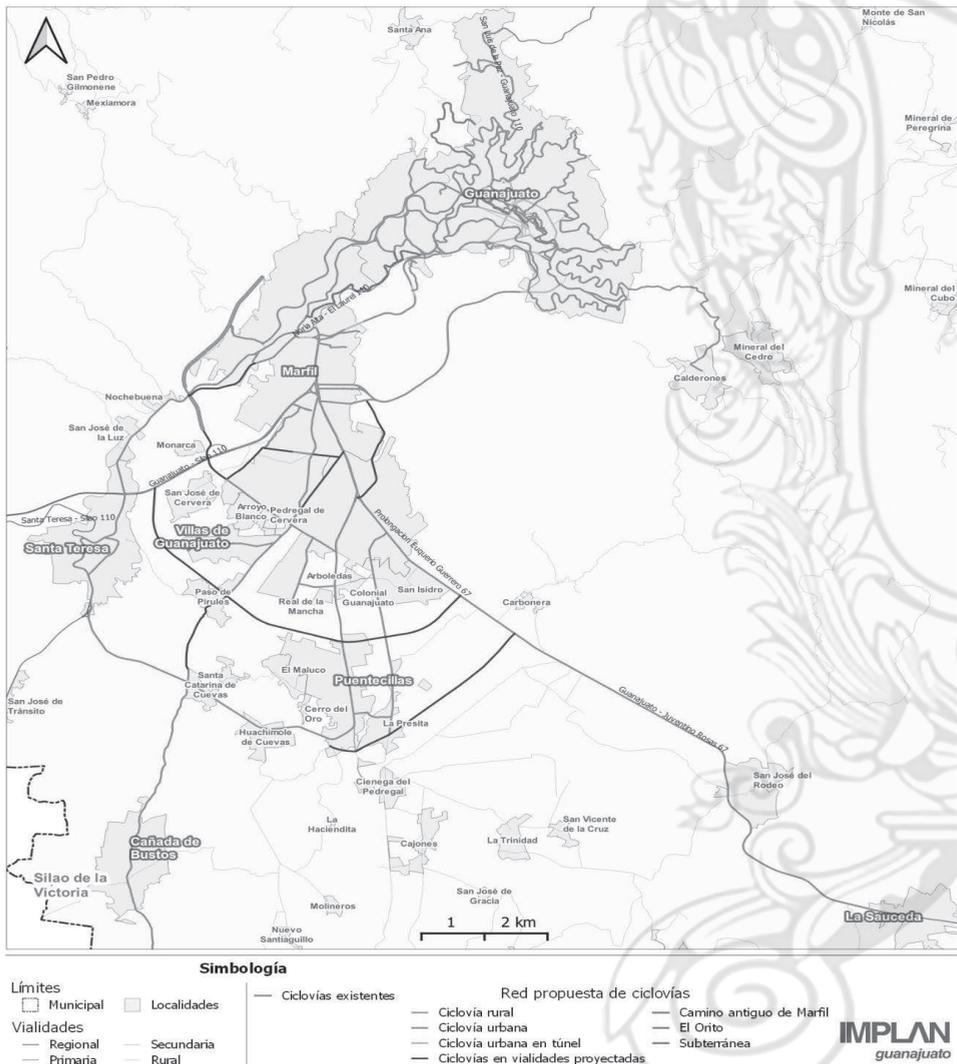
Desde 2020, se ha trabajado paulatinamente en el proyecto de “modernización de la Avenida Santa Fe” y sus entronques con otras vialidades, esta vialidad se conecta con la nueva vialidad Las Teresas-Cervera, sin embargo, por sus dimensiones irregulares derivado de un proceso de crecimiento paulatino sin previsión en la

planeación, no permite destinar un espacio exclusivo para contener una ciclovía, tampoco en su etapa de modernización se destinó un carril de uso compartido vehículos motorizados-bicicletas, por lo que no ha sido posible establecer una continuidad en lo que podría ser la primera etapa de la red de ciclovías.

Se espera desde 2022 la construcción de una nueva vialidad que conecte a Villas de Guanajuato con la Carretera Yerbabuena-Puentecillas, lo anterior aún se encuentra en calidad de proyecto ejecutivo, en su diseño esta vialidad contempla por cada sentido de circulación un carril exclusivo para ciclovía de 1.50 metros cada uno, con una longitud de 1.4 kilómetros.

Finalmente, por su parte el Proyecto PMDUOET 2050, aborda el tema de las ciclovías, retomando entre otros, datos del Proyecto del Capítulo del PMM 2018 para su capítulo III, y, abordando en su capítulo V, una propuesta para una red de ciclovías interconectadas y distribuías a lo largo de la Ciudad de Guanajuato y localidades urbanas como La Saucedá.

Figura 18- Red propuesta de ciclovías.



Fuente: Proyecto PMDUOET 2045, Capítulo V. MOST (2019).

Esta propuesta de distribuye tanto en carriles compartidos como exclusivos delimitados por señalética horizontal (visual con pintura), reflejantes, reductores, etc., considerando el tipo de vialidad y sus características, se consideran ciclovías urbanas, tanto turísticas como de traslados cotidianos, estas pueden a su vez conectar son ciclovías de ámbito rural, de las cuales en la propuesta se considera solo el tramo de Guanajuato a la localidad de Calderones.

En cuanto al diseño de las ciclovías, si bien es recomendable considerar aspectos técnicos de diseño sugeridos por ejemplo en manuales del ITDP, es importante enfocar la perspectiva hacia la seguridad de los usuarios, considerando además que las ciclovías no solo son utilizadas por jóvenes y adultos, sino por niños y niñas.

4.2 Transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable

La movilidad sustentable es un modelo de traslado de bajo consumo de carbono que además de ser saludable, privilegia el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación de espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana¹.

A diario se producen millones de desplazamientos en las zonas urbanas a nivel mundial, lo cual, involucra el consumo de recursos naturales a gran escala y como consecuencia, la generación de contaminantes a la atmósfera. Derivada de la preocupación que aquejan al medioambiente y a la sociedad, consecuencia del modelo de transporte urbano basado en el coche particular, se generó una voluntad colectiva, ansiosa por encontrar alternativas que contribuyan a mitigar los efectos negativos de dicho modelo².

La movilidad sustentable también busca proteger a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad limitada–, dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, internalizar los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción y/o garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados³.

Con base en la CNDH, la accesibilidad es un derecho fundamental postulado por el modelo de derechos humanos, que incluye la atención de todas las personas, sin exclusión.

De esta forma, garantizar la accesibilidad en el municipio permitirá a la población beneficiada a acceder en igualdad de condiciones al medio físico, al transporte, a la información y a la comunicación, sin exclusión alguna, para participar en todos los ámbitos de la vida y de la sociedad, vivir de forma independiente, teniendo en cuenta la dignidad humana y la diversidad, considerando como prioritarias las necesidades de la población local.

4.2.1 Operación de la red vial e infraestructura vial

La red vial en el municipio opera a través de un sistema de conexión por carreteras federales, estatales y municipales de aproximadamente 631.74 kilómetros, considerando los tramos dentro del territorio municipal de las principales carreteras y vías dentro además de las zonas urbanas con datos del Marco Geoestadístico Municipal 2022 (de aquí en adelante MGM 2022).

Desde la carretera 45 el corredor industrial del Bajío se accede al municipio por la carretera libre 110 Silao-Guanajuato por un tramo de 15.95 kilómetros, misma que conecta hacia el noreste con Dolores Hidalgo, la carretera 67 Guanajuato-Juventino Rosas por un tramo de 23.3 kilómetros, cabe mencionar que con datos de SICOM 2021 esta carretera de jurisdicción estatal es la de mayor flujo vehicular en el estado⁴ y comprende desde el Bulevar Euquerio Guerrero. La carretera de Cuota 100-D Silao-Guanajuato de 12.6 kilómetros, cuya caseta de cobro se localiza en al sur de la Ciudad de Guanajuato en una zona actual de expansión urbana, siendo esta la séptima carretera estatal de mayor flujo vehicular.

Tabla 5. Carreteras estatales en el municipio con mayor flujo vehicular a escala estatal

Posición	Estado	Vía	T.D.P.A.
1	Guanajuato	Guanajuato - Juventino Rosas T.C (Bulevar Euquerio Guerrero)	66 mil 251
3	Yerabuena	Yerabuena – Puenteillas	29 mil 789
5	Ramal a El Laurel	Ramal a El Laurel	27 mil 107
6	Ramal a Presa de Pozuelos	Ramal a Presa de Pozuelos	26 mil 068

¹ <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom>

² ¿Qué es la movilidad sustentable?, Comisión Ambiental de Megalópolis, Gobierno de México, 2023

³ *Idem.*

⁴ “Datos viales 2021, Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato, SICOM.

9	Acceso a Guanajuato	24 mil 081
---	---------------------	------------

Fuente: Datos viales 2019 y 2021, Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato, SICOM. Elaboración propia.

La red de carreteras estatales en el municipio sumaba un total de 134.78 kilómetros,⁵ dividido en tramos como se enlista en la siguiente tabla, sin embargo, en diciembre de 2022 se donaron cinco tramos de la carretera panorámica y sus accesos: Presa de la Olla a Mina de Rayas (9.62 kilómetros); Mina de Rayas a San Javier (3.4 kilómetros); San Javier a Tepetapa (3.17 kilómetros); glorieta de los Mineros al Pípila (1.56 kilómetros); y del Pípila a la Presa de la Olla (4.77 kilómetros) para un total de 22.52 kilómetros.⁶

Tabla 6. Longitud de red carretera estatal en el municipio (desglose)

Tramo	Kilómetros
Guanajuato (Total)	134.8
Acceso a Cervera	0.82
Acceso a Guanajuato	5.42
Autopista Guanajuato - Silao	6.35
Bulevar Guanajuato	1.28
Carretera Panorámica y Accesos	25.6
Cervera - E.C. Autopista Gto.-Silao	1.5
El Encino - E.C. (Carretera Panorámica kilómetros 21.25)	1.86
Guanajuato - Juventino Rosas T.C (Bulevar Euquerio Guerrero)	5.48
Guanajuato - Juventino Rosas T.C (Noria Alta - El Laurel)	2.6
Guanajuato - Juventino Rosas T.C. (Yerbabuena - E.C. Gto - SMA)	24.51
Guanajuato - Marfil	4.56
Libramiento Norponiente de Guanajuato	2.66
Pueblito de Rocha - Marfil	1.9
Ramal a Campuzano	4.5
Ramal a Casetas	0.4
Ramal a El Laurel	0.38
Ramal a Presa de Pozuelos	2.14
Santa Teresa - Cuevas	4.3
Silao - San Felipe	8.67
Valenciana - El Cubilete	19.95
Vialidad Diego Rivera	5.48
Yerbabuena - Puenteceillas	4.42

Fuente: Datos viales 2019, Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato, SICOM. Elaboración propia.

De acuerdo con lo anterior, la red estatal de carreteras en el municipio suma en la actualidad un total de 112.26 kilómetros. Este tramo de la Panorámica ahora será contralado, vigilado y recibirá limpieza y mantenimiento por el municipio, y se encuentra en espera de un diagnóstico general para proponer medidas de orden, conservación y mantenimiento.

A 2022 con datos, de acuerdo con la Experiencia de los Visitantes a Guanajuato, el 2.5 por ciento de los visitantes encuestados opinó que deben mejorarse las vialidades considerando que casi el 39.9 por ciento ingresaron en vehículo propio al municipio.⁷

Estado físico en vialidades de jurisdicción estatal

En el informe de SICOM "Datos viales 2021, Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato", se estima el estado físico de las vialidades mediante el índice Internacional de Rugosidad (I.R.I.), este índice clasifica cuantitativamente el pavimento con la finalidad de definir oportunamente el momento de dar mantenimiento a una vialidad, la escala de clasificación que utiliza la SICOM es la siguiente:

⁵ *Ídem.*

⁶ <https://www.guanajuatocapital.gob.mx/noticias/hara-navarro-diagnostico-de-la-carretera-panoramica-tras-donacion-al-municipio/>

⁷ Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato, Estudio de Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022.

Intervalo de valores	Calificación
I.R.I. <= 3.0	Muy bueno
3.0 > I.R.I. <= 5.0	Aceptable
I.R.I. > 5.0	No óptimo

Acorde con los datos consultados, en el municipio de Guanajuato se identificaron a 2021 las siguientes vialidades o tramos con valores de I.R.I mayor a 3, lo que indica un estado físico aceptable, y no óptimo (mayor a 5) en este último es el momento oportuno o necesario efectuar acciones de mantenimiento y conservación, siendo prioritario el tramo Pueblito de Rocha Marfil de 1.78 kilómetros de longitud, entre otros que se encontraban cercanos a un estado no óptimo como: 4.3 kilómetros de la carretera Santa Teresa – Cuevas, 22.1 kilómetros de la carretera panorámica y accesos, 4.5 kilómetros del Bulevar Guanajuato, por ejemplo.

Tabla 7. Vialidades estatales en el municipio con I.R.I mayor a 3.

Vía/tramo	Longitud (kilómetros)	I.R.I promedio
Guanajuato - Juventino Rosas T.C (Bulevar Euquerio Guerrero)	3.44	3.53
Guanajuato – Marfil	4.22	3.61
Acceso a Guanajuato	3.3	3.69
Ramal a El Laurel	0.38	3.84
Yerbabuena – Puentecillas	4.4	3.85
Guanajuato - Juventino Rosas T.C (Bulevar Euquerio Guerrero)	3.9	3.89
Ramal a Presa de Pozuelos B	0.8	3.9
Ramal a Casetas B	0.4	3.9
Ramal a Casetas	0.4	4.41
Bulevar Guanajuato	1.28	4.5
Yerbabuena - Puentecillas B	1.25	4.56
Carretera Panorámica y Accesos	22.1	4.69
Santa Teresa – Cuevas	4.3	4.97
Pueblito de Rocha – Marfil	1.78	6.76

Fuente: Datos viales 2021, Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato, SICOM. Elaboración propia.

Las carreteras estatales tienen un recubrimiento de concreto asfáltico, a excepción de la carretera Valenciana al Cerro del Cubilete que en su tramo Valenciana-Sangre de Cristo es concreto hidráulico, y, el resto es empedrado. Cada carretera recibe mantenimiento por parte del ámbito de administración correspondiente.

En 2022 la SICOM brindo mantenimiento de rutina a 14 kilómetros de la carretera 110-D cuota Sila-Guanajuato, así mismo en 2021 se realizaron trabajos de mantenimiento rutinario por la SICOM en la carretera Silao-San Felipe cuyo tramo de 8.36 kilómetros a la altura de las localidades rurales Las Magdalenas y San José de Pinos atraviesa hacia al noroeste el municipio.

Al momento de la elaboración de este instrumento no se contó con un listado de las vialidades municipales que requieren mantenimiento, o aquellas sin pavimentar que se encuentran en zonas urbanas o rurales consolidadas, sin embargo, dentro de dichas zonas, existen vialidades sin pavimentar, esto relacionado a la falta de planeación del crecimiento urbano y a la existencia de asentamientos humanos en proceso de regularización.

El INV 2020 registra manzanas que no cuentan con recubrimiento de la calle en ninguna vialidad: 33 en la cabecera municipal, 114 en Marfil (localidad donde se localizan algunos asentamientos en proceso de regularización), 80 en Yerbabuena, 85 en Santa Teresa y 27 en Puentecillas. Además de manzanas donde solo alguna de sus vialidades cuentan con recubrimiento, 226 en la cabecera, 260 en Marfil.

Tabla 8. Recubrimiento en vialidades de acuerdo a cobertura por manzana en principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.

Elemento	Cobertura	Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa	Puentecillas
Recubrimiento de la calle	En todas las vialidades	971	384	95	26	11

	En alguna vialidad	266	260	60	85	39
	En ninguna vialidad	33	114	80	85	27
	No especificado	2	6	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

El Programa de Obra Pública y Acciones Sociales 2022 del municipio, previó obras de pavimentación, construcción de calles, reparación o rehabilitación de revestimiento, entre las que se encuentran: la "Reparación y mejoramiento del Camino Antiguo a Marfil y restauración de las bardas de la caja del río"; Construcción de pavimento con piedra en el Municipio de Guanajuato, Gto., en la localidad Marfil, en la colonia El Edén, en la calle San Cayetano; entre otras con un total de 16 obras relacionadas en la Ciudad de Guanajuato.

Respecto a la señalización con nombre de vialidades, en la cabecera municipal 944 manzanas no cuentan con letrero en ninguna de sus vialidades, solo 26 cuentan con letrero en todas sus vialidades, y 300 en alguna vialidad; para Marfil, 620 manzanas no cuentan con ningún letrero, mientras que solo 10 cuentan con uno en todas sus vialidades; en Santa Teresa 190 manzanas no cuentan con letrero en ninguna vialidad, solo 6 en alguna de sus vialidades, y, no se registran manzanas con letrero en todas sus vialidades, mismo caso para Yerbabuena y Puente de las Uvas.

Tabla 9. Disponibilidad de letrero con nombre de vialidades por manzana en principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.

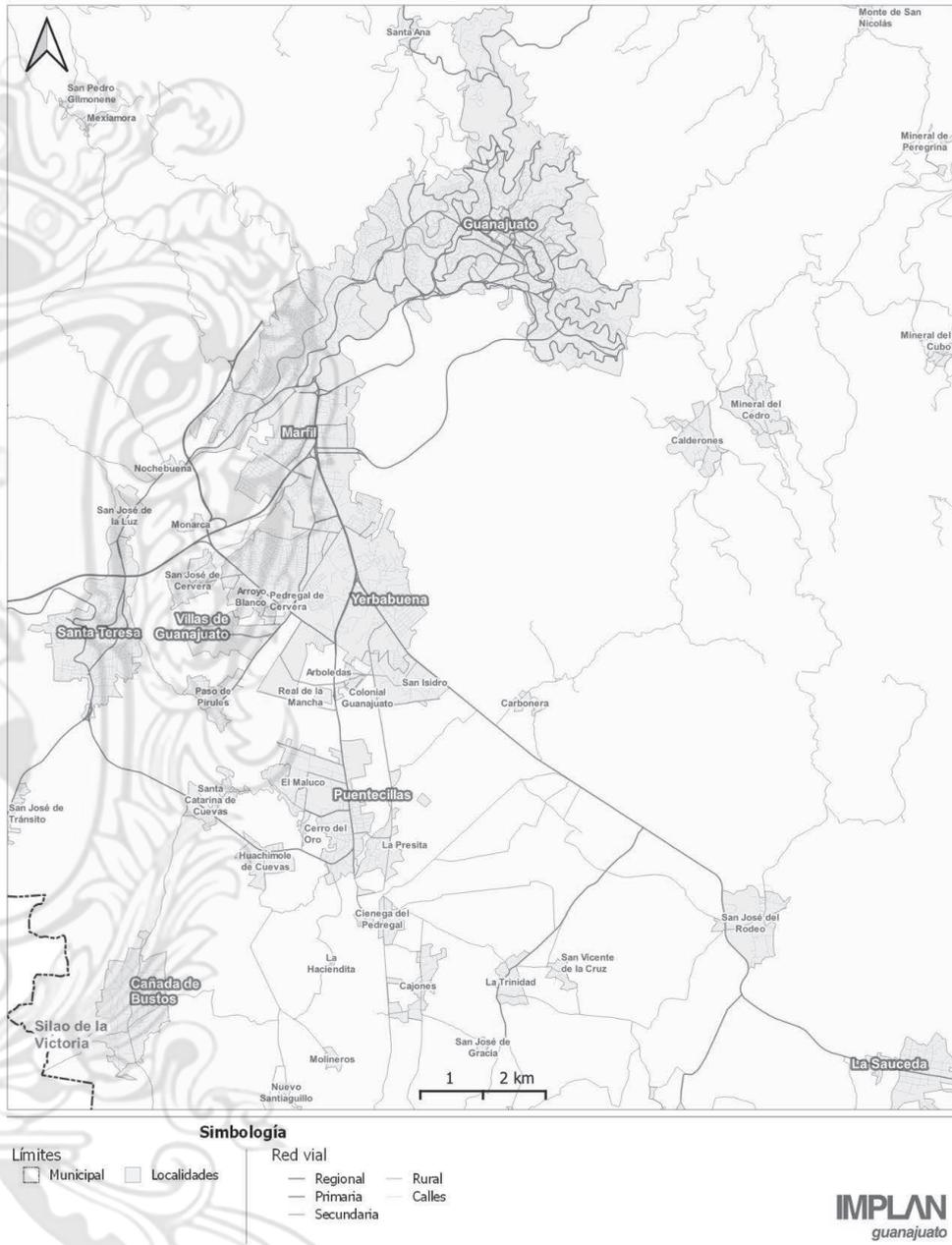
Elementos	Cobertura	Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa	Puente de las Uvas
Disponibilidad de letrero con nombre de la calle	En todas las vialidades	26	10	0	0	0
	En alguna vialidad	300	128	6	6	6
	En ninguna vialidad	944	620	229	190	71
	No especificado	2	6	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

La siguiente figura muestra la distribución de la red vial en las principales zonas urbanas del municipio, las vialidades de acceso que son conexiones regionales conformadas principalmente por carreteras de jurisdicción estatal. Algunas vialidades al interior de la Ciudad de Guanajuato con categoría de vialidad primaria o secundaria se encuentran en situación de discontinuidad, esto se relaciona con la falta de planeación en materia de infraestructura vial, así como la falta de observancia de los instrumentos existente.

Al respecto, el programa de ordenamiento territorial vigente al momento de la elaboración de este instrumento, es el Programa Ordenamiento Territorial del Centro de Población de Guanajuato 2012, este instrumento prevé vialidades propuestas con jerarquías primarias y secundarias, la mayoría de ellas pensadas en conformar una red vial en la zona sur, sin embargo, durante sus años de vigencia se han otorgado permisos de construcción sobre los trazos propuestos, impidiendo la consolidación de una red vial orgánica que distribuya los flujos viales y defina a su vez una traza previa a la construcción de viviendas unifamiliares o fraccionamientos.

Figura 19- Red vial.



Fuente: Elaboración propia con datos INEGI 2022.



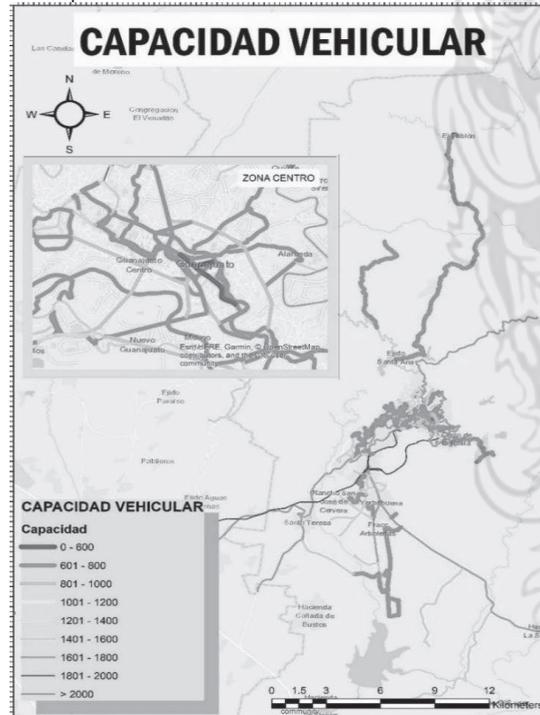
Otro aspecto a considerar, es que, del mismo modo, asociado a las carencias de la planeación urbana, así como al esquema de crecimiento determinado por limitaciones topográficas, existen vialidades con jerarquías primarias y secundarias determinadas por su intensidad de uso y conexiones, sin embargo, algunas de ellas o por tramos, no cuentan con las dimensiones de arroyo vial y/o banquetas que son recomendables para una

vialidad de tu tipo jerárquico, por lo que la intensidad de flujo vial genera saturación en horas pico y en días festivos.

Con datos del proyecto PMM 2018 sobre la capacidad vehicular en la Ciudad de Guanajuato:

La capacidad vehicular en el municipio de Guanajuato va desde 0 a más de 2000 vehículos en la clasificación que se expone a continuación, de los cuales de 0 a 600 tenemos un 1 por ciento, de 600 a 800 tenemos un 42 por ciento y es el mayor valor, de 800 a 1000 tenemos un 5 por ciento, de 1000 a 1200 tenemos un 0 por ciento, de 1200 a 1400 tenemos un 0 por ciento, de 1400 a 1600 tenemos un 35 por ciento, de 1600 a 1800 tenemos un 13 por ciento, de 1800 a 2000 tenemos un 0 por ciento y mayores a 2000 tenemos un 4 por ciento.

Figura 20- Capacidad vehicular en vialidades de la Ciudad de Guanajuato.



Fuente: Tomada del proyecto de PMM 2018.

4.2.1.1 Estacionamientos y cajones de estacionamiento para personas con movilidad reducida o limitada.

Estas vialidades distribuyen, no solo a la población local, y la población flotante en zonas de estudio o laborales, sino, a los visitantes a la ciudad que acceden en sus vehículos propios.

Al tiempo que los estacionamientos se concentran en la cabecera municipal, por lo que dichos usuarios buscan opciones de estacionamiento ingresando por las vialidades existentes generando colapsos por saturación de la red vial, lo cual, a su vez, se agrava ante incidentes de tránsito. En la figura 20 se observa la concentración de vialidades de menor capacidad en la zona centro.

El municipio de Guanajuato no cuenta con un reglamento particular para estacionamientos; sin embargo, algunas previsiones se encuentran en el Reglamento de Movilidad para el municipio de Guanajuato, en su última actualización del 09 de agosto de 2019. Un ejemplo de un reglamento vigente es el del municipio de San Miguel de Allende que cuenta con el "Reglamento de Estacionamientos y Servicios de Recepción y Depósito de Vehículos del Municipio de San Miguel de Allende, Gto.", que entre otros aspectos regula los relacionados con su ubicación en centro histórico y fisonómicos, cajones para personas con discapacidad o movilidad limitada,

obligación de usuarios y prestadores de servicio, permisos y requisitos, aspectos de la prestación del servicio, etc.

En su artículo 232, el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato, clasifica los estacionamientos al público: I. Estacionamientos al público no vinculados a establecimientos mercantiles de los cuales se tienen 18; y, II. Estacionamiento al público vinculado a establecimientos mercantiles de los cuales se tienen 7. Así mismo, por su temporalidad, en su artículo 234 los clasifica como: definitivos de los cuales existen 20 o eventuales de los cuales se tienen 4 y son habilitados durante eventos o festividades para servir a los asistentes y visitantes.

Las pensiones y estacionamientos en zonas habitacionales no fueron consideradas, son 25 estacionamientos los que brindan servicio a visitante y locales, así como usuarios de establecimientos mercantiles. No se cuenta con información completa sobre los cajones de estacionamiento totales por establecimiento.

EL Reglamento de Movilidad del municipio, indica en su artículo 235 que:

"Todos los estacionamientos...deberán de asignar por lo menos un diez por ciento de sus cajones o espacios autorizados, para uso de las personas con discapacidad o movilidad reducida." Además indica: "deberán estar señalizados y se ubicarán en las zonas que brinden la mayor facilidad de acceso a los servicios...entradas y salidas de éstos, asimismo, deberán preverse rampas de acceso y espacios de accesibilidad universal..."

Para los establecimientos que, si se cuenta con información, ninguno cumple con el 10 por ciento del total de cajones destinados para personas con discapacidad. Al momento de la elaboración de este instrumento no se contó con datos sobre el total de cajones de estacionamiento distribuidos en vía pública ni el número total de cajones de estacionamiento para personas con discapacidad en vía pública. Por lo anterior, no es posible determinar el cumplimiento de este aspecto relacionado con la accesibilidad universal vía pública.

Tabla 10. Estacionamientos en el municipio de Guanajuato.

Tipo	Nombre	Temporalidad	Ubicación	Total Cajones	Cajones px discapacidad	Reglamento %
Públicos no vinculados a establecimientos mercantiles	Ex Estación	Definitivo	ZMH	N/D	0	0
	Terraplén Diego Rivera	Eventual	Cabecera	N/D	0	0
	Alhóndiga (ISSEG)	Definitivo	ZMH	227	9	3.9
	Mendizábal	Definitivo	ZMH	N/D	N/D	N/D
	Patrocinio (DIF)	Definitivo	ZMH	250	4	1.6
	Alonso (ISSEG)	Definitivo	ZMH	124	6	4.8
	Las Huertas (UG) *	Definitivo	ZMH	271	0	0
	Hinojo (ISSEG)	Definitivo	ZMH	102	6	5.8
	San Pedro (ISSEG)	Definitivo	ZMH	315	14	4.4
	Central Autobuses (terreno)	Eventual	Zona Sur	N/D	0	0
	Terraza Pipila	Definitivo	ZMH	N/D	N/D	N/D
	El Cortijo	Eventual	Cabecera	N/D	0	0
	Cerro del Hormiguero	Eventual	Cabecera	N/D	0	0
	Juárez (Pardo)	Definitivo	ZMH	N/D	N/D	N/D
	Embajadoras *	Definitivo	ZMH	18	1	3.3
	Pensión Madero	Definitivo	ZMH	N/D	0	0
	Padre Belaunzaran	Definitivo	ZMH	N/D	0	0
	El establo	N/D	Zona Sur	N/D	0	0

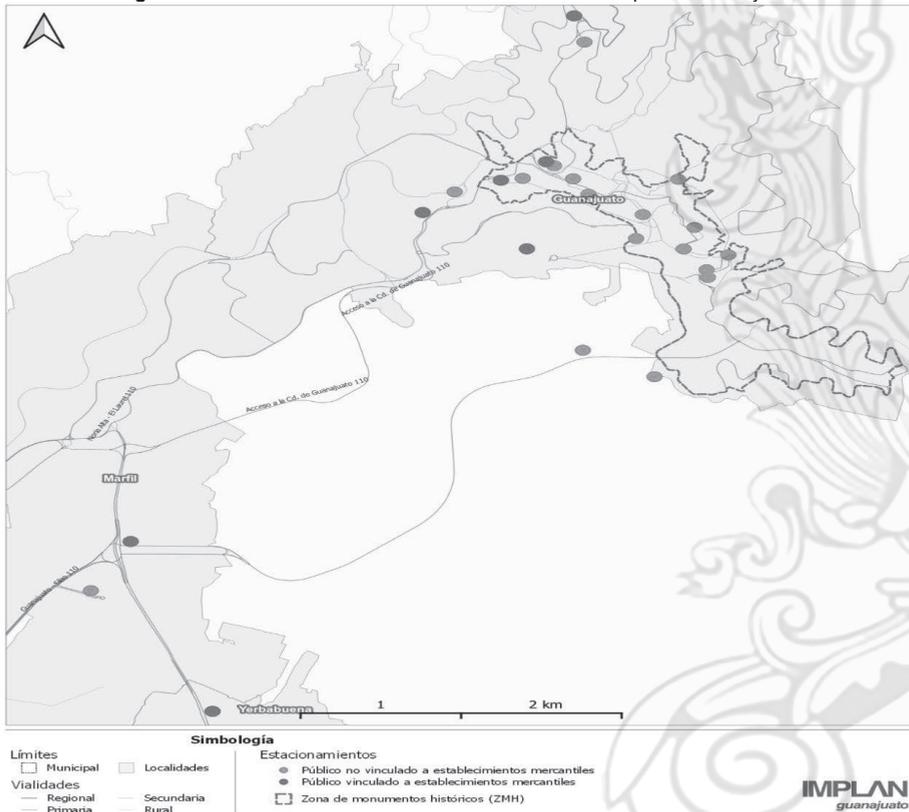
Públicos vinculados a establecimientos mercantiles	Plaza el Cantador	Definitivo	ZMH	210	9-10	4.7
	Mega Soriana calle Juárez *	Definitivo	ZMH	80	3	N/D
	Mega Pozuelos (ISSEG)	Definitivo	Cabecera	702	18	2.5
	Soriana San Javier	Definitivo	Cabecera	132	4	3
	Plaza Alaña *	Definitivo	Zona Sur	1267	30	2.4
	Plaza Galereña *	Definitivo	Zona Sur	359	0	0
	Real de Minas	Definitivo	Cabecera	N/D	N/D	N/D

Fuente: elaboración propia, con datos de la DGMAOT (*), y levantamientos propios octubre 2023.

Así mismo se identifican los estacionamientos por su ubicación, diferenciando los que se localizan en la Zona Sur de la Ciudad de Guanajuato, en la cabecera municipal Guanajuato, y dentro de esta en el polígono de la Zona de Monumentos Históricos (ZMH) que es el área donde se concentran los atractivos turísticos principales, así como la mayoría de los establecimientos de gastronomía, bebidas y hospedaje enfocados a los visitantes.

Del total de 25 estacionamientos enlistados, 4 se encuentran en la Zona Sur, de los cuales 2 se encuentran vinculados a establecimientos mercantiles y uno es eventual; 21 se localizan en la cabecera municipal de los cuales 3 son eventuales, 5 se encuentran vinculados a establecimientos mercantiles, y del total, 14 se concentran en la ZMH.

Figura 21- Localización de estacionamientos en el municipio de Guanajuato.



Fuente: elaboración propia, octubre 2023.

Respecto a la satisfacción de los visitantes en cuanto al servicio de estacionamientos, en la actualización del Perfil de Visitante de Guanajuato Capital a 2022 denominado Estudio de Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022, no presenta datos sobre la opinión o satisfacción del visitante respecto al tema de estacionamientos.

Acorde a metodología para el cálculo del índice de satisfacción de la SECTUR donde 10 es excelente, 9 es bueno, 8 es regular, 7 es malo, y 6 es pésimo, en 2019 el índice obtenido con la opinión de los visitantes fue de 7.4, único aspecto negativo siendo la calificación más baja en los aspectos que mide el índice de satisfacción promedio lo que se interpreta como visitantes insatisfechos con este servicio. En 2021, el 20 por ciento de los visitantes se declaró insatisfecho con el servicio de estacionamientos (falta de estacionamientos), el 8 por ciento opinó que debe mejorarse dicho servicio, el 9 por ciento opinó que debe haber más estacionamientos⁸

Es importante distribuir la oferta de estacionamiento fuera de la ZMH y de la cabecera, con opciones como estaciones de transferencia intermodal, en la que los visitantes puedan depositar sus vehículos y elegir entre otros modos de traslado motorizados como opciones de transporte público, o no motorizados como conexiones peatonales adecuadas y redes de ciclovías.

4.2.2 Seguridad en la red vial municipal

La seguridad vial es un conjunto de acciones y mecanismos que aseguran el correcto funcionamiento de los flujos de tráfico, utilizando conocimientos y normas de conducta, tanto como conductor, pasajero o peatón, para utilizar adecuadamente las vías públicas y prevenir accidentes mediante la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y la severidad de los accidentes de tránsito.

Las medidas de la seguridad vial pueden ser activas o pasivas. La seguridad vial activa, es todo aquello que *ayuda a prevenir* un accidente, que pueden ser elementos del vehículo como el sistema de frenado, las llantas, etc., o elementos de la vía, tales como señales, iluminación, etc. La seguridad vial pasiva, es todo aquello que minimiza las consecuencias en el caso de haber un siniestro, tales como las bolsas de aire y el cinturón de seguridad, entre otros.

Algunas causas que ocasionan los accidentes de tránsito son:

- Cansancio o fatiga física y mental.
- Consumo de alcohol y otras sustancias.
- Falta de señalización en la vía pública.
- Condiciones del vehículo.
- Condiciones climáticas.
- Limitada educación vial.

En México, las muertes por accidentes de tránsito representan la segunda causa de muerte en la población joven de 15 a 29 años. Además, las calles de las ciudades concentran el 93 por ciento de los choques y atropellamientos. Es por esta razón, que la mejora de la seguridad vial es una prioridad para el desarrollo de las ciudades sustentables.

El 70 por ciento de los siniestros viales en las ciudades ocurren en intersecciones, por lo que el diseño urbano debe considerar los elementos necesarios para brindar mayor seguridad, movilidad y accesibilidad a los usuarios de la vía pública, especialmente los usuarios más vulnerables como son las personas con discapacidad, los peatones y los ciclistas.

Accidentes de tránsito

Para abordar este apartado las fuentes consultadas fueron INEGI⁹ con datos históricos hasta 2022, información a este Instituto por la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte (DGTMT), Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato (SICOM) (ambas de 2017 a julio de 2023), y la SSPEG aportó los registros de reportes de accidentes viales hechos a la línea 911.

Los datos analizados tienen la finalidad de relacionar la cantidad de accidentes, así como las principales causas (entre otros aspectos relevantes) con la localización (zonas, tramos de vialidad o intersecciones con mayor

⁸ Perfil del visitante Guanajuato capital 2019 y 2021. Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato.

⁹ Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, INEGI, 2023.

<https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp>

incidencia) y determinar los puntos de conflicto vial de modo que sea posible proponer soluciones estratégicas puntuales.

Se observan algunas diferencias en las categorías contenidas en la información disponible, asimismo los datos proporcionados por la DGTMT corresponden a vialidades de jurisdicción municipal, y, los datos proporcionados por la SICOM corresponden a vialidades de jurisdicción estatal, tanto en el municipio como en la zona urbana de la Ciudad de Guanajuato existen vialidades de jurisdicción municipal y estatal, por lo que los datos de ambas fuentes son complementarios.

La siguiente tabla muestra el total de accidentes viales por mes y año, por administración municipal, estatal y su total anual. El año con mayor número de accidentes es 2022 con 762 incidentes, seguido por 2019 con 660 registros. A 2020 se observa una disminución discreta, posiblemente debido a las medidas sanitarias ante la pandemia por COVID-19. Si bien a 2023 se cuenta con datos al mes de junio, otro aspecto a resaltar es que se encuentra sobre 2018, 2019, 2020 y 2021, y únicamente por debajo de 2017 y 2022 a dicho mes.

Tabla 11. Accidentes por mes y año 2017-2023 en vialidades del municipio de Guanajuato

	2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023*	
	Mun.	Est.	Mun.	Est.	Mun.	Est.	Mun.	Est.	Mun.	Est.	Mun.	Est.	Mun.	Est.
Enero	19	34	30	38	20	34	18	31	12	32	22	35	25	31
Febrero	28	32	20	26	24	20	24	19	18	22	16	42	28	41
Marzo	21	25	18	27	22	34	16	29	17	40	24	48	26	31
Abril	20	27	27	35	18	19	6	14	23	42	26	38	26	41
Mayo	26	33	23	34	33	30	22	17	22	34	29	43	25	32
Junio	28	31	29	35	39	28	14	22	20	36	22	29	22	35
Julio	29	34	21	22	20	28	18	29	19	33	27	40	23	33
Agosto	20	31	27	31	20	34	13	33	15	27	28	43	N/D	N/D
Septiembre	23	32	23	40	28	33	17	28	27	36	30	31	N/D	N/D
Octubre	21	49	25	41	18	36	27	46	21	30	30	29	N/D	N/D
Noviembre	16	38	25	17	26	35	22	49	11	27	20	45	N/D	N/D
Diciembre	22	34	17	32	282	47	17	40	22	42	27	38	N/D	ND
TOTAL	273	400	285	378	282	378	214	357	229	401	301	461	175	244
	673		663		660		571		630		762		419	

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT y de la SICOM.

*Datos de 2023 disponibles al mes de julio.

Respecto a las incidencias por mes, la tendencia va en aumento los meses de septiembre y octubre, esto coincide con el aumento de visitantes para las fiestas patrias y el Festival Internacional Cervantino, que acceden a la ciudad en vehículo propio, entrando hasta los estacionamientos concentrados en la zona centro.

Principales causas de accidentes viales.

Las causas de los accidentes tienen como origen factores humanos, ambientales, estado de las vialidades, señalización, falla mecánica, entre los factores humanos se encuentra la falta de precaución como virar indebidamente, exceso de velocidad, no respetar señalamientos, aspectos de salud, consumo de alcohol, etc.

Así, en la siguiente tabla concentra las 6 principales de accidentes de 2017 a julio de 2023: falta de precaución, estado de ebriedad, virar indebidamente, no ceder el paso, no guardar distancia y velocidad immoderada. Los porcentajes estimados son respecto al total de accidentes, su sumatoria no es 100 dado que no se consideran todas las causas, algunas se registran una ocasión como "cuadro de infarto" o dos ocasiones como "dormitando".

Tabla 12. Principales causas de accidentes 2017-2023 en vialidades del municipio de Guanajuato

Causas de accidentes	Municipal		Estatal	
	Cantidad de Accidentes	Porcentaje %	Cantidad de Accidentes	Porcentaje %
Falta de precaución	1001	57	786	30
Estado de ebriedad	203	12	52	2
Virar indebidamente	129	7	175	7
No ceder el paso	57	3	124	5

No guardar distancia	207	12	595	23
Velocidad inmoderada	50	3	444	17

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTM y de la SICOM.

*Datos de 2023 disponibles al mes de julio.

La **falta de precaución** es la principal causa de accidentes tanto en vialidades de jurisdicción municipal como estatal. Es importante puntualizar que esta categoría en algunos casos especifica otras causas como estado de ebriedad, exceso de velocidad o virar indebidamente, que además se enlistan como una categoría independiente, en la mayoría de los casos esta categoría no especifica la causa del accidente.

De manera general, el **no guardar distancia** es uno de los principales motivos de accidentes, resultando en choques por alcance. Esta causa además de semáforos o cruceros está asociada a flujo interrumpido, es decir, tipo de flujo vial que no mantiene una velocidad constante y se realizan altos y desaceleración de manera constante teniendo como resultado una corriente vehicular interrumpida. Este tipo de flujo no solo responde a la estructura vial donde existen estrechamientos en el arroyo vial y anchos de vía limitados, cambios de sentido, curvas, etc., responde además a presión a la que se someten las vialidades de acceso al centro histórico principalmente por la llegada de visitantes, al no existir estacionamientos periféricos ligados a una red multimodal de transporte, los estacionamientos se concentran en la zona centro, a considerar además que se ha registrado un aumento en la cantidad de visitantes que recibe la ciudad.

La siguiente causa predominante es conducir en **estado de ebriedad** principalmente en vialidades municipales (con 203 registros representando el 12 por ciento) existentes en las zonas urbanas donde se concentran bares y restaurantes, o viviendas, mientras que en las vialidades estatales algunas de ellas carreteras de acceso o zonas periurbanas se registran únicamente 52 accidentes con el 2 por ciento. Los aspectos asociados a conducir en estado de ebriedad pueden ser múltiples, si bien existen operativos en días de mayor afluencia, es necesaria la educación vial y la concientización en este tema específico.

Realizar **giros indebidos** representa el 7 por ciento de los accidentes, entre otros aspectos puede asociarse a la falta de señalización en las vialidades, así como a la necesidad de buscar otras opciones de ruta para llegar al destino ante los congestionamientos cotidianos o de alta afluencia de visitantes.

El **no ceder el paso** es una causa vinculada en el no obedecer la señalización en los entronques viales, pasos peatonales, etc., es un factor importante para mejorar el flujo vehicular motorizada, asociado a la educación de conductores peatones.

Finalmente, respecto a la **velocidad inmoderada**, puede suceder tanto vialidades de flujo lento sin pendientes, como en pendientes descendientes o rectas para lo cual es necesario incorporar agentes moderadores de velocidad complementarios a la señalética vertical, como vegetación urbana a los costados de las vialidades, señalética horizontal, vialitas reductoras, boyas, etc.

Dado que se presentan accidentes por causas como circular en sentido contrario, estacionarse en lugar prohibido es importante mejorar la señalética puesto que no es posible asegurar que la negligencia sea una causa en todos los casos. Asimismo, se menciona que existen 24 registros en el periodo analizado de choques ocasionados por la circulación de semoviente (ganado) en vialidades estatales.

Aunado a las posibles soluciones basadas en la intervención y mejora del espacio en vía pública, la educación vial debe jugar un rol importante en los conductores tanto de transporte privado como público, por lo que es necesario diseñar programas de educación vial y capacitación que se apliquen de manera constante.

Lesionados y decesos.

Del total de accidentes en el periodo la mayoría no registra lesionados, se tiene que en vialidades tanto municipales como estatales 1 mil 288 personas que sufrieron lesiones, y se presentaron 60 muertes.

Tabla 13. Total de accidentes, lesionados y muertes por año.

Año	Municipal			Estatal		
	Accidentes	Lesionados	Muertes	Accidentes	Lesionados	Muertes
2017	273	109	5	400	95	5
2018	285	87	2	378	109	3
2019	282	110	0	378	74	3
2020	214	69	2	358	82	5
2021	229	77	5	401	108	8

2022	301	105	6	461	118	11
2023*	175	58	1	244	87	4
TOTAL	1759	615	21	2620	673	39

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT y de la SICOM. *Datos de 2023 disponibles al mes de julio.

Datos demográficos de los responsables de accidentes viales.

La edad media de los responsables de accidentes se encuentra entre los 35 y 37 años. Puede considerarse el nivel de actividad física tanto por razones laborales como familiares, educación, de abasto y ocio, entre otras, como la razón de encontrar la media de edad en estos rangos.

Tabla 14. Media de edad por año de personas responsables de accidentes viales.

*Datos de 2023 disponibles al mes de julio.

Año	Media
2017	37
2018	36
2019	36
2020	36
2021	37
2022	37
2023*	35

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT.

Respecto a la información segregada por sexo del responsable, se tiene que en el periodo 230 accidentes tuvieron como responsable a una mujer con el 13 por ciento, mientras que 1 mil 374 accidentes tuvieron como responsable un hombre con el 78 por ciento. Existen 129 registros en los que no se cuenta con el dato y 26 en los que se señala "sin conductor"; se desconocen las razones de esta categoría, sin embargo, vehículos mal estacionados o asegurados se asocian a esta causa.

Tabla 15. Responsable por sexo, 2017-2023.

*Datos de 2023 disponibles al mes de julio de 2023.

Sexo	Cantidad (#)	Porcentaje (%)
Mujer	230	13
Hombre	1374	78
N/D	129	7
Sin conductor	26	2
Total	1759	100

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT.

*N/D: no disponible, el dato no se especificó.

Se relacionó la información segregada por sexo y causa de accidentes, donde resalta el consumo de alcohol como causa de accidentes en el periodo, del total de 204 accidentes por dicha causa, 17 fueron mujeres representando el 8.5 por ciento, mientras que 187 hombres con el 91.5 por ciento fueron responsables de accidentes bajo el consumo de alcohol.

Tabla 16. Total por sexo del responsable del accidente a causa del consumo de alcohol 2017-2023. *Datos de 2023 disponibles al mes de julio de 2023.

Sexo	Cantidad (#)	Porcentaje (%)
Mujer	17	8.5
Hombre	187	91.5
Total	204	100

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT.

Accidentes por tipo de vehículo involucrado.

Del total de 1 mil 759 accidentes en vialidades de jurisdicción municipal el 5 por ciento (96 accidentes) involucró a un peatón en casos de atropellamiento, 34 accidentes con el 2 por ciento se involucraron motociclistas, y 1 mil 629 accidentes fueron entre vehículos motorizados (distinto a motocicleta) o un vehículo, por ejemplo: mal asegurado o contra objeto fijo.

Si bien no se presentan cifras sobre accidentes donde la colisión se dio contra una bicicleta, para ejemplificar, se consultaron datos de INEGI, en 2021 el 0.5 por ciento de los accidentes registrados por dicha fuente refieren choques donde una bicicleta estuvo involucrada.

Tabla 17. Total de vehículos por tipo involucrados en accidentes 2017-2023.

*Datos disponibles al mes de julio de 2023.

Tipo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total	Porcentaje (%)
Peatón	18	14	17	12	9	18	8	96	5
Motocicleta	11	5	1	2	3	8	4	34	2
Vehículo (privado/publico)	244	266	264	200	217	275	164	1629	93
Total, de accidentes	273	285	282	214	229	301	176	1759	100

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT.

4.2.2.1 Puntos de conflicto vial.

De acuerdo con el Manual de Auditorías de Seguridad Vial 2018 de la SCT, un “Punto de conflicto vial es un punto donde han ocurrido cuatro o más accidentes en cada uno de los dos últimos años analizados”. Para abordar este apartado se obtuvo información georreferenciada de la SICOM sobre los puntos de conflicto vial en el municipio, donde se identifican 8 puntos de los cuales 5 se encuentran dentro de la zona urbana de la Ciudad de Guanajuato, 2 se localizan en la carretera 67 Guanajuato a Juventino Rosas entre las localidades de San José del Rodeo y La Saucedá, y otro más en la carretera 77 Silao a San Felipe, que, como se mencionó previamente es la carretera estatal de mayor flujo vial.

La información proporcionada por la SICOM corresponde a vialidades de jurisdicción estatal, para identificar puntos de conflicto en vialidades municipales, se utilizó información proporcionada por la DGTMT. Si bien la metodología establecida por la SCT (2018) para la identificación de puntos de conflicto vial establece un mínimo de 4 accidentes por año, para los fines de este instrumento se identificaron puntos con repeticiones de incidentes a lo largo del periodo 2017 a julio de 2023.

Para el total de puntos identificados con mayor número de incidencias dentro de las zonas urbanas de la Ciudad de Guanajuato (vialidades municipales), fue posible cruzar los datos con los principales motivos para obtener información detallada sobre el tipo de conflicto al que se asocian los accidentes en determinado punto, de manera que sea posible para las áreas de la administración de acuerdo a su competencia establecer estrategias puntuales.

Los accidentes viales dentro de las zonas urbanas se concentran en las principales vías de acceso y salida a la zona centro, mismas que además de conducir a los visitantes a la principal zona turística, son utilizadas por la población local para sus actividades cotidianas, así mismo, son las rutas de paso para el transporte público colectivo.

La siguiente figura muestra los puntos de conflicto vial en vialidades estatales y los puntos con mayor número de incidencias en vialidades municipales. El punto de conflicto 1E se localiza en la Ciudad de Guanajuato en el distribuidor vial Noria Alta, donde la falta de precaución al incorporarse al carril deseado y no ceder el paso son las principales causas de accidentes viales. El punto 2E se localiza en la carretera de salida “curvas peligrosas” en una curva a la altura del templo del Señor Santiago Apóstol, el principal motivo es el exceso de velocidad.

El punto 3E, se ubica en el Blvd. Euquerio Guerrero a la altura del puente Marlboro, es uno de los puntos con mayor número de incidentes, la principal causa es no guardar distancia, seguida y asociada al exceso de velocidad. El punto 4E se localiza en la entrada hacia la terminal de autobuses que es el acceso además hacia el hospital general, Los Alcaldes, etc., las principales causas son no ceder el paso y no respetar el semáforo.

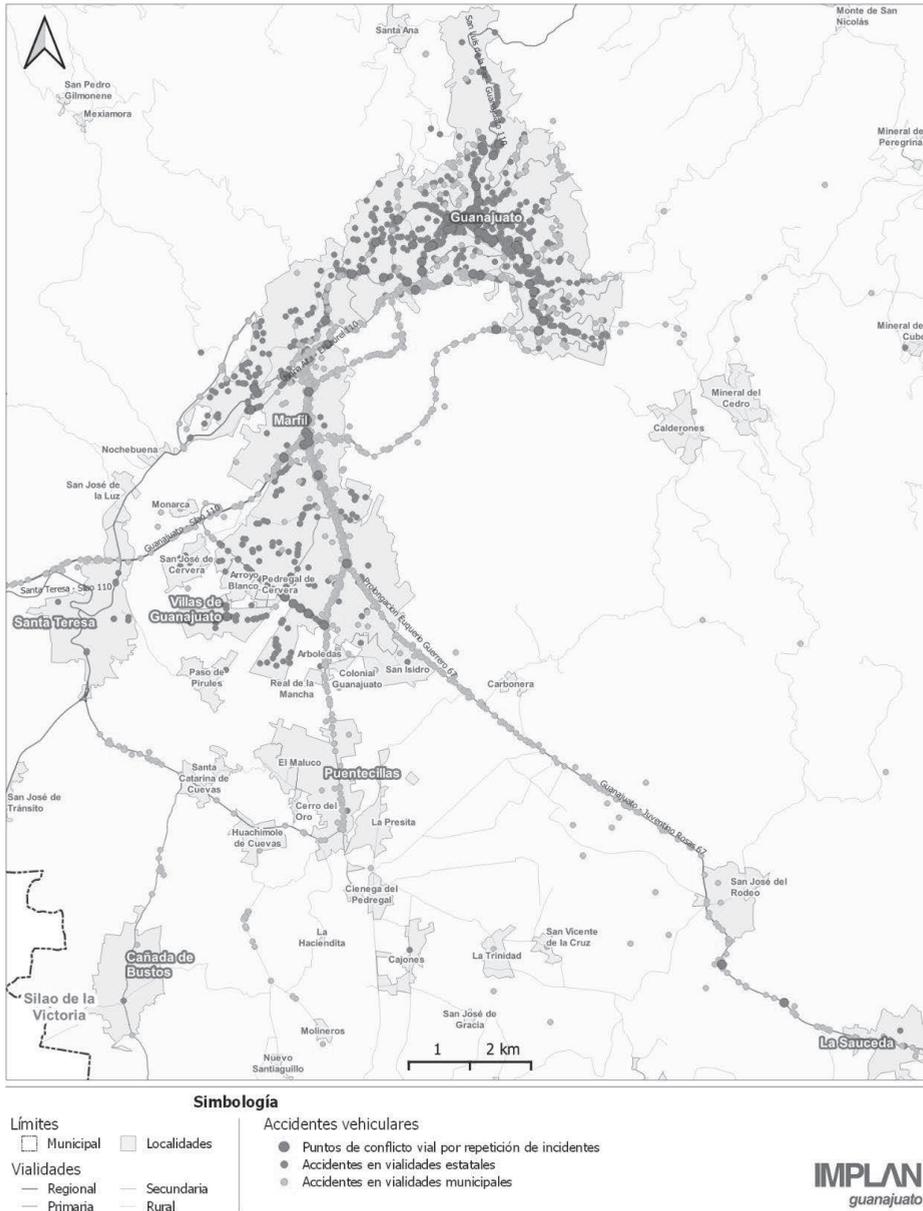
El punto 5E se localiza en el entronque de la carretera a Puentecillas y la Av. Santa Fe, entre las principales causas se encuentran: no guardar distancia, no respetar semáforo y falta de precaución al incorporarse.

El punto 6E se localiza en la carretera 67 Guanajuato a Juventino Rosas en la entrada-salida de la carretera hacia el Tejaban, en una curva con pendiente donde el exceso de velocidad y la falta de precaución al incorporarse o desincorporarse son las principales causas.

El punto 7E también se localiza en la carretera Guanajuato a Juventino Rosas, en una curva con pendiente donde además el corte del terreno reduce el campo de visibilidad, los principales motivos son el exceso de velocidad y maniobras imprudentes de rebase.

El punto 8E se localiza al norponiente del municipio en la carretera 77 Silao a San Felipe en una curva pronunciada y con pendiente pronunciada a la altura de la localidad rural Cuestecita de San Juan, entre los principales motivos están el exceso de velocidad e invadir carril contrario.

Figura 22- Puntos de conflicto y de mayor incidencia de accidentes.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT y de la SICOM.

En la siguiente tabla se enlistaron los puntos con mayor número de incidencias en la ciudad de Guanajuato en vialidades municipales, la información consideró en tramos de vialidad, intersecciones, zonas o puntos donde se observa repetición de incidentes. La información se detalla con el número de accidentes por principales causas.

Para posibilitar la identificación de factores causantes de accidentes de manera puntual y aplicar medidas de prevención, se enlistan las causas principales por punto, no se enlista conducir en estado de ebriedad como tal, ya que cómo se mencionó previamente, es una de las principales causas de accidentes viales y, que bajo cualquier condición o circunstancia vial traduce en un riesgo potencial de accidente, en el caso de algunos puntos enlistados a continuación esta fue una de las principales.

Asimismo, tampoco se enlista la causa “falta de precaución” ya que esta categoría no especifica un motivo particular y en algunos casos incluye otros motivos como virar individualmente o no ceder el paso, sin embargo, en cada uno de los puntos la falta de precaución es la causa número uno de accidentes.

Entre los puntos que requieren atención prioritaria se encuentran:

- a) Calle Alhóndiga en el tramo entre Dos Ríos y Ex Hacienda San Matías donde las principales causas son no guardar distancia y virar indebidamente, dado a la demanda de flujo vial en esta zona hay desaceleración constante;
- b) Acceso a Guanajuato El Laurel, localizado en la carretera libre a la altura del puente Guanajuato I y detrás del rastro, donde las principales causas son no guardar distancia y velocidad immoderada saliendo de la curva.

Tabla 18. Puntos con mayor número de incidencias.

#	Punto	Total	Principales motivos
1	C. Alhóndiga tramo Dos Ríos y Ex Hacienda San Matías	37	No guardar distancia, virar indebidamente
2	Acceso a Guanajuato El Laurel, puente Guanajuato I y detrás del rastro	32	No guardar distancia, velocidad immoderada
3	Túnel El Barretero	24	No guardar distancia, velocidad immoderada, no cede el paso
4	Paseo de la presa Glorieta Normal	23	N/D
5	El Laurel, Glorieta	22	No ceder el paso, no guardar distancia
6	Av. Miguel Hidalgo Glorieta de los Mineros	20	No guardar distancia, velocidad immoderada, virar indebidamente
7	C. Alhóndiga Glorieta Dos Ríos	19	Virar indebidamente, falta precaución del peatón
8	Tepetapa Glorieta	17	No guardar distancia, virar indebidamente, no ceder el paso
9	Marfil, camino antiguo entronque a Noria Alta y P. de Rocha	16	Invadir carril contrario, no ceder el paso, no guardar distancia
10	Av. Miguel Hidalgo frente a Plaza El Cantador	14	No guardar distancia, viro indebidamente
11	Rampa y túnel Los Ángeles	14	No guardar distancia, no ceder el paso
12	Carretera a Dolores El Laurel entrada Gasolinera Oxxogas	13	No ceder el paso
13	Marfil Kiosko	13	No guardar distancia, velocidad immoderada, falta precaución del peatón
14	Tamazuca Glorieta y Capillas DIF	13	Invadir carril contrario, no guardar distancia, virar indebidamente
15	El Cambio	12	No guardar distancia, virar indebidamente, invadir carril contrario
16	Pueblito de Rocha Plaza de toros y calle Aldana	12	Virar indebidamente
17	Av. Santa Fe, acceso a Fraccionamiento Manantial	11	No guardar distancia, virar indebidamente
18	Av. Santa Fe, acceso Universidad Santa F y Av. Alfredo Dugés	11	Virar indebidamente, no guardar distancia

19	Av. Miguel Hidalgo Glorieta UNESCO	11	No ceder el paso, no guardar distancia, virar indebidamente
20	C. Alhóndiga tramo Plaza Lucio Marmolejo y Dirección de Policía Preventiva	11	Virar indebidamente, no guardar distancia
21	Carretera a Dolores Zona UG (antes Hotel Guanajuato)	11	Invadir carril contrario, velocidad inmoderada
22	Tamazuca Túnel	11	No guardar distancia, velocidad inmoderada
23	Tepetapa parada camiones en la Plaza y bajada a glorieta UNESCO	11	No guardar distancia, virar indebidamente
24	Av. San Francisco y Av. Alfredo Dugés	10	Virar indebidamente
25	Calle Juárez a la altura de rampa y Ex edificio Sindicato de Mineros	10	No guardar distancia, no ceder el paso
26	Calle Alhóndiga Fiscalía del Estado y acceso a Túnel Tamazuca	10	No guardar distancia
27	C. Alhóndiga 28 de septiembre y Archivo General del Estado	10	No guardar distancia
28	Carretera a Dolores curva Hotel Camino de Piedra	10	Virar indebidamente, invadir carril contrario
29	Carretera libre Guanajuato Silao acceso a Las Teresas	10	No ceder el paso, no guardar distancia
30	Pueblito de Rocha Centro de Convivencias El Encino	10	No guardar distancia, virar indebidamente
31	San Javier Castillo de Santa Cecilia	10	No guardar distancia, virar indebidamente, invadir carril contrario
32	Av. Miguel Hidalgo estacionamiento Plaza salón eventos Jav's.	9	No guardar distancia, velocidad inmoderada, virar indebidamente
33	Av. Miguel Hidalgo Glorieta de los Estudiantes	9	Virar indebidamente, no ceder el paso
34	Carretera a Dolores Valenciana (plazuela y templo)	9	Virar indebidamente
35	Embajadoras Estacionamiento	9	No guardar distancia, invadir carril contrario, velocidad inmoderada
36	Las Teresas, Glorieta	9	Velocidad inmoderada, invadir carril contrario

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGTMT.

Acorde a las principales causas, es importante incluir agentes moderadores de velocidad que coadyuban además a prevenir choques por alcance relacionados también con la distancia que se guarda entre vehículos. Si bien solo se especifican dos puntos con falta de precaución del peatón como causa, es importante en distintos cruces o intersecciones mejorar las condiciones de uso en pasos peatonales, esto puede lograrse con señalética horizontal y vertical, así como semáforos peatonales en puntos de alto flujo.

En puntos como la intersección entre Avenidas Santa Fe y Alfredo Dugés donde las principales causas son falta de precaución y virar indebidamente, es necesario visitar el punto para reconocer las condiciones del carril o carriles de incorporación para proponer soluciones específicas.

4.2.3 Cultura Vial

La cultura vial hace referencia a la manera en cómo nos desenvolvemos en los espacios de movilización y desplazamiento; esto tiene muchas implicaciones dado que nos referimos al comportamiento cotidiano que tenemos a raíz de una educación previa, es por ello que comúnmente entendemos este concepto como sinónimo de educación vial¹⁰.

Podemos decir que la cultura vial al ser un reflejo de cómo actuamos cuando nos movilizamos, se construye a través de la educación vial, a la cual la podemos entender como "el conjunto de estrategias de prevención, políticas de precaución y leyes punitivas establecidas para el control masivo de vehículos de transporte

¹⁰ Pacheco Cortés, C. M., (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente. Diálogos sobre educación. Temas actuales en investigación educativa, 8(15)

motorizados que fluye a través de las autovías urbanas y suburbanas y para un tráfico seguro de transeúntes” (Pacheco, 2017, p.11)¹¹.

La educación vial además de involucrar a los conductores de vehículos se inculca también a los transeúntes, debido a su condición de vulnerabilidad, es decir este tipo de educación debe de proporcionar los conocimientos y actitudes para ser buenos conductores, pasajeros o peatones, de manera general podemos decir que la finalidad tanto de la educación vial como de la cultura vial es la protección de la vida humana y la prevención de accidentes en los espacios destinados a la movilidad¹².

El conjunto de conocimientos propios de una buena cultura vial debe de ser facilitado tanto por instituciones educativas como del sector público, ya que estos se enmarcan dentro de la formación cívica de las personas; es decir es una responsabilidad compartida en la que tienen cabida también las organizaciones de la sociedad y las empresas de transporte y movilidad¹³.

Al momento de la elaboración de este instrumento, el municipio no cuenta con ningún programa o proyecto de educación vial para algún ámbito (administración pública, académico, etc.) para mejorar la movilidad en sus distintas dimensiones o prevención de accidentes, sienta atribución de la DGTMT de acuerdo al Reglamento Transporte Público para el Municipio de Guanajuato, las acciones implementadas por esta dirección están encaminadas a las infracciones es distintos puntos de la ciudad, por ejemplo los Alcohólimetros que son operativos preventivos en vialidades de jurisdicción municipal, a través de los cuales, en 2022 de un total de 2 mil 503 pruebas de alcoholemia, 889 hombres y 81 mujeres resultaron positivo siendo los meses con mayor número de personas detectadas marzo con 107, julio con 110, y octubre con 131 casos.¹⁴

4.2.4 Accesibilidad universal

La accesibilidad urbana debe ser parte de una política integral en materia de movilidad urbana, esta tiene como objetivo que toda la población sin importar sus situaciones de movilidad, su edad o sexo, localización, etc., cuenten con las condiciones necesarias para desplazarse cual sea su necesidad a través del espacio comunitario a través además de cualquier modo o medio de transporte es no motorizado (a pie o bicicleta) o motorizado. Dichas condiciones requieren de la existencia de infraestructuras para la movilidad, así como mobiliario urbano que brinden confort, fácil acceso, seguridad y confiabilidad y su alcance garantice equidad.

Las personas con discapacidad ubican las calles, instalaciones y transporte inadecuado a sus condiciones (PEM 2021-2024), a 2020, con datos de CPyV 2020, en el municipio hay 3 mil 032 habitantes con algún tipo de discapacidad o movilidad limitada, esto equivale al 1.77 por ciento del total de la población, cabe señalar que algunas habitan en callejones.

Para garantizar la accesibilidad universal deben considerarse múltiples aspectos del espacio público y del transporte:

- Cajones de estacionamiento para personas con movilidad limitada
- Rutas de transporte con elementos accesibles
- Mobiliario urbano en paraderos
- Tratamiento o superficie de suelo con guía podó táctil
- Señalización tacto visual
- Banquetas (franja de circulación peatonal, franja de mobiliario urbano y vegetación, etc.)
- Cruces peatonales (semáforo auditivo, franja de advertencia táctil, etc.)
- Sanitarios equipados para personas con movilidad limitada
- Rampas con superficie antiderrapante en espacios públicos, banquetas y cruceros, etc.
- Espacios para silla de ruedas en equipamientos y establecimientos de servicios.
- Etcétera.

¹¹ *Idem.*

¹² Trillos-Pacheco, J. J., & Cuello Lazcano, M. C. (2020). Gestión de la comunicación y cultura vial en instituciones educativas de Barranquilla. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(89), 106-129

¹³ *Idem.*

¹⁴ <https://www.guanajuatocapital.gob.mx/noticias/reforzaran-alcoholímetros-en-2023-como-medida-eficaz-para-prevenir-accidentes-viales-aplican-2-mil-503-pruebas-en-2022/>

En 2022, el 7.6 por ciento de los visitantes al municipio que fueron encuestados, opinaron que para mejorar su experiencia como visitantes, es necesario mejorar la conectividad y la accesibilidad¹⁵.

De acuerdo con el INV 2020, algunas de las características del entorno urbano que encontramos en las zonas urbanas son las relativas a la accesibilidad universal, por ejemplo, manzanas con banquetas en sus vialidades, rampas para personas con discapacidad y semáforos auditivos.

Este análisis se enfoca a las localidades urbanas de mayor rango de población en Guanajuato, que son la cabecera municipal, Marfil, Yerbabuena y Santa Teresa. Cabe señalar que el INV 2020 concentra información únicamente de localidades urbanas (mayores a 2 mil 500 habitantes).

Por comparación, de 2010 a 2020 la cabecera municipal mostró un crecimiento discreto en el número de manzanas consolidadas pasando de 1240 a 1272 con una diferencia de 32 manzanas, esto se debe a que está alcanzando sus límites geográficos de crecimiento, Marfil pasó de 714 a 764, la diferencia más notable se da en Yerbabuena pasando de 148 a 235 manzanas en concordancia además con su crecimiento poblacional en el periodo.

Tabla 19. Manzanas de 2010 a 2020 en las principales localidades urbanas.

	Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa
Manzanas 2010	1240	714	148	170
Habitantes 2010	72237	29375	8399	6998
Manzanas 2020	1272	764	235	196
Habitantes 2020	70068	33184	15476	7785

Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

Dentro de los elementos que se relacionan directamente con la infraestructura accesible se tiene que del total de manzanas en la cabecera municipal de 2010 a 2020 solo el 3.8 por ciento (47 manzanas) y el 5.1 por ciento (65 manzanas) respectivamente tiene banquetas en todas las vialidades, y del 45 por ciento en 2010 pasa al 51.3 por ciento la cifra de manzanas que no tiene banqueta en ninguna vialidad, a considerar que existen manzanas donde las vialidades son callejones en su mayoría peatonales donde las banquetas no son utilizadas históricamente.

Cabe mencionar que las banquetas existentes en las zonas urbanas de la Ciudad de Guanajuato se encuentran en discontinuidad, ya sea por paramentos de viviendas que se exceden hasta el arroyo vial, estrechamientos, rampas en cocheras, postes de energía eléctrica o telefonía, mal estado, etc., así mismo, dadas las pendientes, las banquetas se componen por superficies planas y escalones.

Figura 23- Discontinuidad e interrupción de espacios peatonales.



Fuente: Street View, GoogleEarth, julio 2023.

La tendencia respecto a la existencia de banquetas en vialidades es muy similar en el resto de las localidades de la Ciudad de Guanajuato, aun en las que el crecimiento se ha detonado en los últimos años, en Marfil solo el 31.5 por ciento del total de las manzanas cuenta con banqueta en todas sus vialidades y el 25.8 por ciento

¹⁵ Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato, Estudio de Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022.

en ninguna vialidad, en Yerbabuena el 40.4 por ciento de las manzanas no cuenta con ninguna banqueta, y, en Santa Teresa solo el 1 por ciento de las manzanas cuenta con banqueta en todas sus vialidades mientras que el 77 por ciento no tiene banquetas en ninguna vialidad.

Sobre semáforos auditivos no existe registro de alguna vialidad que cuente con este servicio.

Tabla 20. Distribución porcentual de elementos disponibles por manzana en las principales localidades urbanas de la Ciudad de Guanajuato.

Elementos	Cobertura	Datos del 2010				Datos del 2020			
		Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa	Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa
Banquetas	En todas las vialidades	3.8	16.2	16.9	0	5.1	31.5	36.2	1
	En alguna vialidad	50.2	51.8	31.8	28.8	43.5	41.9	23.4	21.9
	En ninguna vialidad	45.8	31.8	49.3	70.6	51.3	25.8	40.4	77
	No especificado	0.2	0.1	2	0.6	0.2	0.8	0	0
Rampa para silla de ruedas	En todas las vialidades	0.5	2.5	0	0	0	0.5	20.4	0
	En alguna vialidad	4.8	9	2.7	0	2	7.3	4.3	0
	En ninguna vialidad	94.4	88.4	95.3	99.4	97.8	91.4	75.3	100
	No especificado	0.2	0.1	2	0.6	0.2	0.8	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

En cuanto a las rampas para personas con discapacidad en banquetas se espera una concordancia entre el número reducido de banquetas y aquellas existentes que cuentan con rampa, en la cabecera municipal en 2010 solo el 0.5 por ciento (6 manzanas) contaban con rampas para personas con discapacidad en todas las vialidades, y con datos de 2020 no se registra ninguna manzana con rampas en todas sus vialidades, al respecto, se desconoce si existió alguna modificación rectificativa en la actualización, o algún cambio en el entorno urbano.

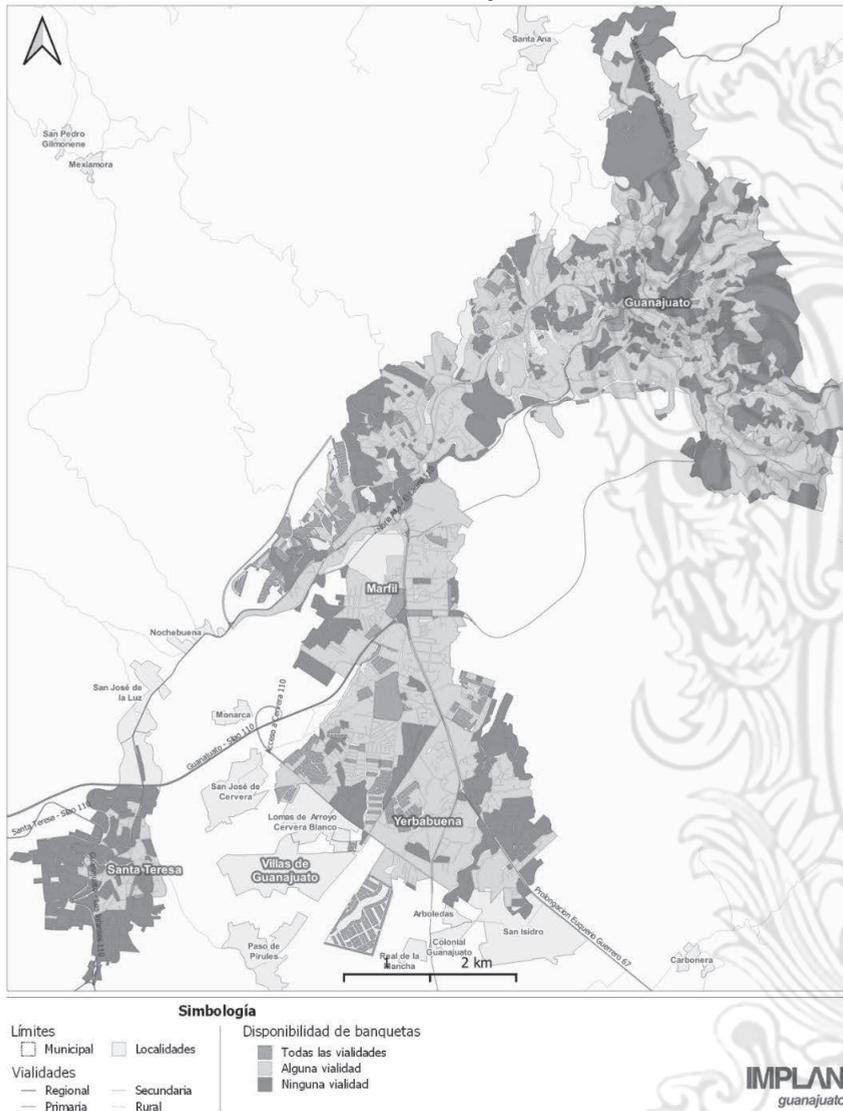
En Marfil, a 2010 el 2.5 por ciento de las manzanas con baqueta contaba con rampa en todas sus vialidades pasando al 0.5 por ciento en 2020, mientras que pasan del 88.4 por ciento al 91.4 por ciento que no cuentan con rampas en ninguna vialidad; en Yerbabuena de no registrarse rampas pasa al 20.4 por ciento de manzanas con rampas en todas sus vialidades en 2020, y en Santa Teresa no existen rampas para personas con discapacidad.

En el estado de Guanajuato, a 2020 el 44 por ciento de las manzanas cuenta con rampas en su perímetro y solo el 24 por ciento no cuentan con ninguna rampa, las localidades analizadas en la Ciudad de Guanajuato se encuentran muy por debajo de la media estatal, a excepción de la localidad de Yerbabuena, en 2020 los porcentajes de manzanas sin rampas se mantienen por encima del 90 por ciento.

Es importante puntualizar que si bien el INV 2020 no registra rampas para personas con discapacidad en la cabecera municipal, en la zona centro en el polígono de mayor afluencia turística, el Jardín Unión, el callejón del Campanero, el pasaje Alexander Bon Humboldt, la calle Cantaranas, calle Alonso, Plaza de la Paz, etc., existen puntos con rampas para personas con discapacidad, estas no cuentan con el señalamiento horizontal o un tratamiento distinto de superficie por razones fisonómicas propias del centro histórico Esta infraestructura, sin embargo, se concentra en las vialidades turísticas y escasamente en otras vialidades donde circula principalmente población local.

Del mismo modo en esta poligonal se registran manzanas sin banquetas, sin embargo, existen manzanas como la delimitada por la calle Sopena, Manuel Doblado, Cantarranas y el Jardín Unión que, si bien limitan con zonas peatonales, en sus áreas no peatonales las banquetas son completas y cuentan con rampa.

Figura 24- Localización de manzanas con banquetas y rampas en las principales localidades urbanas de la Ciudad de Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

La mayor cobertura de vialidades con banquetas, así como banquetas con rampas para personas con discapacidad se concentran en la Zona Sur, destacan los datos en el fraccionamiento Manantial que señalan cobertura en todas las vialidades de cada manzana con banquetas y rampas. Destacan, además, tramos en la Panorámica con manzanas que no cuentan con banquetas en ninguna vialidad en zonas de reciente crecimiento.

Figura 25- Localización de manzanas con banquetas y rampas en las principales localidades urbanas de la Ciudad de Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

Respecto a los pasos peatonales, se tiene que en la cabecera municipal 623 manzanas no cuentan con paso peatonal en ninguna de sus vialidades y 512 cuentan con paso peatonal en todas sus vialidades, para Marfil, 570 manzanas no cuentan con ningún paso peatonal mientras que solo 95 cuentan con paso en todas sus vialidades, en Santa Teresa 182 no cuentan y solo 8 tienen paso peatonal en todas sus vialidades; en Puentecillas 72 manzanas no tiene ningún paso peatonal, y ninguna manzana cuenta con pasos en todas sus vialidades.

Tabla 21. Disponibilidad de paso peatonal por manzana en las principales localidades de la Ciudad de Guanajuato.

Elementos	Cobertura	Guanajuato	Marfil	Yerbabuena	Santa Teresa	Puentecillas
Disponibilidad de paso peatonal	En todas las vialidades	512	95	27	8	0
	En alguna vialidad	135	93	41	6	5
	En ninguna vialidad	623	570	167	182	72
	No especificado	2	6	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos del INV 2020, INEGI.

4.2.5 Integración del servicio de transporte público

El Transporte Público Colectivo (TPC) es el:

Servicio público de transporte que se lleva a cabo de manera continua, uniforme y permanente en las vías públicas del Municipio...para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos idóneos y en cual los usuarios, como contraprestación, realizan un pago...de acuerdo con la tarifa vigente aprobada por la autoridad.¹⁶

Este servicio se presta en una ruta única, un trayecto definido comprendido en un punto único de origen y otro de destino, ya sea en el ámbito urbano o fuera de las zonas urbanas (suburbano).

Asimismo, para que las políticas públicas puedan potenciar la movilidad sustentable, éstas deben contemplar la configuración de un modelo de transporte más eficiente que mejore la competitividad del sistema productivo, aumento de la integración social de los ciudadanos con accesibilidad más universal, brindar mayor seguridad en los desplazamientos, así como incrementar la calidad de vida y no comprometer las condiciones de salud de sus ciudadanos (CONANP, 2023).

La cantidad de vehículos en el municipio ejerce presión sobre la capacidad actual de la infraestructura, aunado al parque vehicular existente en el municipio, se encuentran los vehículos que ingresan cada semana por los visitantes a la ciudad. Sin embargo, la respuesta no está relacionada únicamente con el aumento o mejoramiento de la red vial, sino en políticas que promuevan la disminución del uso indiscriminado del automóvil particular: transportes colectivos y alternativas de transporte público, transportes no motorizados ciclista y peatonal, etc.

Conexión intermunicipal.

En 2022, el 2.5 por ciento de los visitantes al municipio que fueron encuestados, opinó que debe mejorarse la accesibilidad al destino, mientras que el 7.6 por ciento opinó que dentro de lo que debe hacerse diferente para mejorar su experiencia es mejorar la conectividad.¹⁷

El municipio se encuentra integrado en una red intermunicipal del sistema de transporte público intermunicipal Unebus, este, articula municipios del corredor industrial Silao, León, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón e Irapuato, y municipios de la Subregión Bicentenario a la que pertenece la capital en conjunto con Dolores Hidalgo y San Miguel de Allende, este sistema de transporte realiza paradas en distintos puntos de la Ciudad.

Este sistema transporta usuarios que trabajan en empresas del corredor industrial o en otros municipios, así como visitantes, quienes, al acceder a la Ciudad en las distintas paradas, pueden hacer uso el transporte público local para llegar a su destino.

Resumen rutas.

Con datos del proyecto PMM 2018, se tiene que actualmente el servicio de TPC consta de 50 rutas, de las cuales 26 realizan su ciclo en zonas urbanas y 24 conectan a localidades rurales (suburbanas) partiendo en su mayoría de la ciudad de Guanajuato. La mayoría de las rutas de servicio urbano se encuentran por debajo de los 16.5 kilómetros de longitud, 4 rutas se encuentran por encima de los 20 kilómetros: Teresas-Cerro del Cuarto

¹⁶ Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato. Septiembre de 2016.

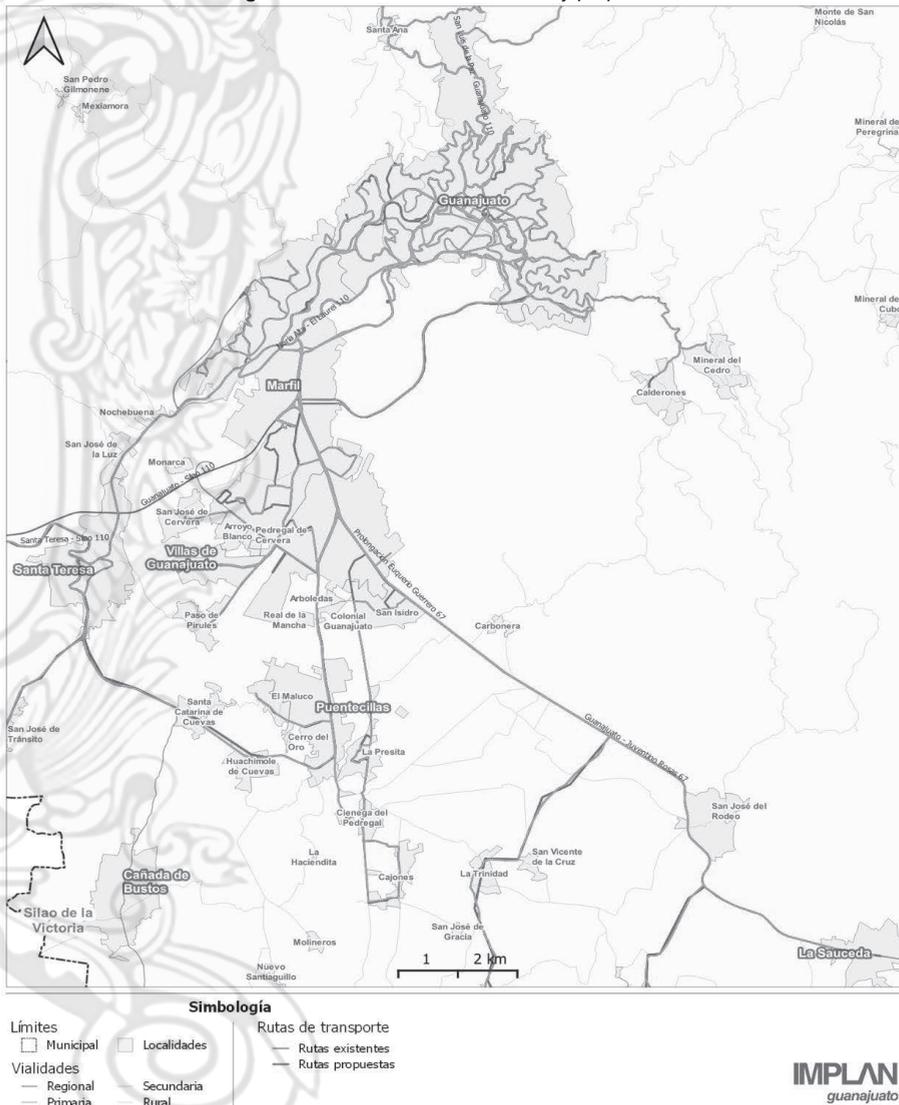
¹⁷ Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato, Estudio de Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022.

29.7 kilómetros, Guanajuato-Villaseca-Villas de Guanajuato 23.2 kilómetros, y C. autobuses-Presa-Cerro de los Leones 22.2 kilómetros, la tiene Cerro de los leones, Teresa-Lomas tiene 30.94 kilómetros de longitud.

De las rutas suburbanas, que recorren distancias mayores hacia localidades rurales la mayoría de las rutas se encuentran por debajo de los 39 kilómetros de longitud, tres son mayores a 40 kilómetros, y 5 mayores a 50 kilómetros, Guanajuato-Marfil-Coyote-Zangarro con 55.1 kilómetros, Puentecillas-Cuevas-Guanajuato-GM con 59.4 kilómetros, Guanajuato-Llanos de la Fragua con 56.2 kilómetros, y, Mineral de la Luz-Alhóndiga-C. de autobuses con 68.3 kilómetros, y, C. de autobuses-Mineral de la Luz, Sangre de Cristo-Momias viajeras con 60 kilómetros.

En el proyecto PMM se incluyó una propuesta de reestructuración de rutas para mejorar su cobertura.

Figura 26- Rutas de TPC existentes y propuestas.



Fuente: elaboración propia con datos del proyecto PMM 2018.

Es entender que, a mayor desplazamiento mayor tiempo de traslado, si bien la localización del destino determina el tiempo, los recorridos que recorre la ruta impactan en la eficiencia de esta. Se tiene que existen superposiciones en vialidades o secciones de vialidades donde transitan hasta 39 rutas, como se muestra en la siguiente ilustración, las vialidades donde se concentran más pasos de rutas se encuentran en la Zona de Monumentos Históricos en puntos como Av. Hidalgo tramo pastitos, Av. Juárez y Puente Tepetapa, ex estación, Pardo, etc.

Así mismo, otras vialidades que concentran rutas son: el bulevar Euquerio Guerrero, el acceso a Guanajuato (Curvas peligrosas), Carretera Guanajuato-Marfil, etc.

Figura 27- Vialidades con mayor densidad de rutas.



Fuente: elaboración propia con datos del proyecto PMM 2018.

Las rutas con mayor demanda entre semana transportan más de 1 mil pasajeros por unidad por día, siendo la de mayor demanda Guanajuato-Cervera, seguida de Central de autobuses-Valenciana-Santa Rosa con más de 1 mil 300 pasajeros por día por unidad.

Tabla 22. Rutas con mayor demanda en un día entre semana.

Ruta	Total pasajeros (unidad/día)
R31 Guanajuato-Cervera	1,319
R37 Central de autobuses-Valenciana-Santa Rosa	1,316
R11 Cerro de los leones-Teresa-Lomas	1,251
R25 Guanajuato-Puentecillas-Marfil	1,216
R20 Guanajuato-Villaseca-Villas de Guanajuato	1,187
R32 Guanajuato-Campanario-Mártires 22 de abril	1,180
R24 Guanajuato-San José de Cervera	1,147
R36 Cerro del cuarto-Alhóndiga (vía San Clemente)	1,142
R28 Guanajuato-Lomas del Padre	1,114
R18 Presa de la olla-Encino	1,108
R46 Guanajuato-Cajones (vía Marfil)	1,081

R49	Cerro del cuarto-San Javier	1,074
R26	Guanajuato-Paso de Perules	1,052
R30	Guanajuato-Cuevas-Molinero	1,050
R12	Valenciana-Cúpulas	1,037
R42	Puentecillas-Cuevas-Guanajuato- GM	1,030
R40	Central de autobuses-Centro (Pozuelos)	1,011

Fuente: elaboración propia con datos del proyecto PMM 2018.

Las rutas en fines de semana con mayor demanda transportan más de 800 pasajeros por unidad por día, las de mayor demanda son Guanajuato-San José de Cervera, y Guanajuato-Lomas del Padre, ambas con más de 1 mil pasajeros por unidad por día en fin de semana.

Tabla 23. Rutas con mayor demanda en un día de fin de semana.

RUTA		Total pasajeros (unidad/día)
R24	Guanajuato-San José de Cervera	1,236
R28	Guanajuato-Lomas del Padre	1,090
R18	Presa de la olla-Encino	996
R12	Valenciana-Cúpulas	930
R32	Guanajuato-Campanario-Mártires 22 de abril	902
R11	Cerro de los leones-Teresa-Lomas	868
R2	Las Teresas-Cerro del Cuarto	832
R27	Guanajuato-Maluco	810

Fuente: elaboración propia con datos del proyecto PMM 2018.

Respecto a la ocupación máxima, existen rutas que llevan más de 50 pasajeros, superando la capacidad del transporte.

Tabla 24. Rutas por ocupación máxima.

Ruta	Capacidad del transporte	Ocupación máxima verificada
Mercado Hidalgo-El Edén	42	51
Las Teresas-Cerro del cuarto	41	50
Las águilas-Mercado Hidalgo	41	50
P. Rocha-Presa Olla-Calderones	41	50
Guanajuato-Cuevas-Molineros	41	50
C. autobuses-Valenciana-Santa Rosa	41	50
C. autobuses-Presa-Cerro de los leones	41	50
Cerro del cuarto-San Javier	49	59

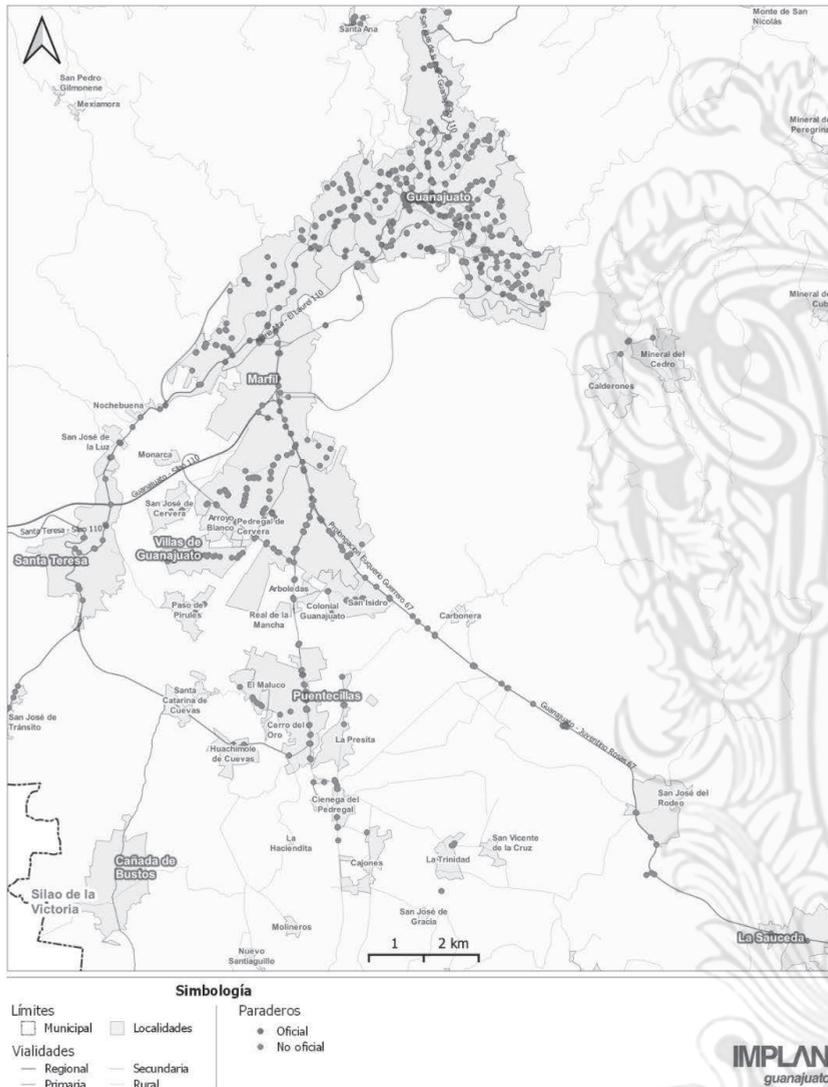
Fuente: elaboración propia con datos del proyecto PMM 2018.

Resumen paraderos.

Los sistemas de transporte públicos son esenciales para el movimiento de personas, y una parte esencial del servicio son las infraestructuras asociadas como las enfocadas al ascenso y descenso de pasajeros, los paraderos, así su localización ya que son los puntos de interconexión en el que los usuarios hacen uso de los servicios. Los paraderos de transporte además brindan seguridad y confort a los usuarios de distintas edades durante el tiempo de espera de su ruta.

Con datos del Proyecto de PMM 2018 Capítulo I, en el municipio fueron identificados un total de 840 paraderos de TPC, de los cuales, 680 el 81 por ciento no son oficiales, y solo 160 el 19 por ciento son paradas oficiales. Se destacó que la localización entre cada uno no sigue un patrón o una norma, algunos tramos contienen varios paraderos mientras que existen tramos largos sin alguno, la ubicación de cada uno puede basarse en algún establecimiento que concentre usuarios o en calles de acceso a zonas habitacionales.

Figura 28- Paraderos de TPC.



Fuente: elaboración propia con datos del proyecto PMM 2018.

Del total de paraderos, el 51 por ciento solo cuentan con una señal, así mismo, del total el 21 por ciento cuenta con banca y techo (parasol), el 25 por ciento solo con banca y el 20 por ciento con bahía (los porcentajes por características corresponden al total, algunos pueden tener dos de las características mencionadas). Algunos paraderos no cuentan con ninguna de las características mencionadas, este es el caso de la mayoría de los paraderos no oficiales.

Al igual, dado que el 80 por ciento no cuentan con bahía y la señal se localiza sobre la banqueta donde se comparte el espacio entre uso de paradero con espacio de estacionamiento, el operador detiene la unidad sobre el arroyo vial obstruyendo el flujo, y los usuarios deben abordarla en este punto, aumentando los riesgos propios de un paradero sin mobiliario.

Durante el presente 2023, fueron intervenidos con pintura e iluminación paraderos en la calle Alhóndiga en la Ex Hacienda de la Escalera, en la Subterránea (bajo SIMAPAG), en Noria Alta, en la Unidad deportiva Torres Landa, paseo Ashland, glorieta El Laurel, Auditorio Yerbabuena, entre otros.¹⁸

Además, fueron identificados los paraderos por nivel de demanda, teniendo como resultado que el paradero más concurrido es el de Calle Alhóndiga en la tienda Coppel, tanto para ascenso como para descenso, entre los más concurridos se encuentran: el de tienda del Sol bahía calle Juárez, plaza el Cantador hacia el centro, la Central de Autobuses, etc. Y, entre lo más concurridos por descenso se encuentran plaza el Cantador hacia el centro, central de autobuses, la Subterránea bajo el Mercado Hidalgo, uno de los más concurridos por descenso es el de Cerro del Cuarto, este es un paradero informal.

Tabla 25. Paraderos más concurridos por día entre semana.

	Paraderos (ascenso)	Tipo	Paraderos (Descenso)	Tipo
1	Alhóndiga (Coppel)	Oficial	Alhóndiga (Coppel)	Oficial
2	Tienda del Sol (Bahía)	Oficial	Plaza Cantador (Dir. Centro)	Oficial
3	Plaza Cantador (Dir. Centro)	Oficial	Central autobuses	Oficial
4	Central autobuses	Oficial	Subterránea (Mercado)	Oficial
5	Puertecito	Oficial	Tienda del Sol (Bahía)	Oficial
6	Pastitos (Dir. Marfil)	Oficial	Real de Minas (Dir. Centro)	Oficial
7	Plaza Cantador (Dir. Marfil)	Oficial	Tránsito Estado (Dir. Z. Sur)	Oficial
8	Pardo (Dir. Centro)	Oficial	Pardo (Dir. Centro)	Oficial
9	Subterránea (Mercado)	Oficial	P. Marlboro (Dir. Zona sur)	Oficial
10	Alhóndiga Archivo Histórico	Oficial	Puertecito	Oficial
11	Subterránea (Tienda del Sol)	Oficial	Puente Telmex (Dir. Z. Sur)	Oficial
12	P. Marlboro (Dir. Zona sur)	Oficial	Cerro del Cuarto (retorno)	No oficial
13	P. Marlboro (Dir. Z. Centro)	Oficial	P. Marlboro (Dir. Z. Centro)	Oficial
14	Glorieta Santa Fe (Dir. Centro)	Oficial	Plaza de la Paz	Oficial
15	Tránsito Estado (Dir. Z. Sur)	Oficial	Subterránea Alonso	Oficial
16	Plaza de la Paz	Oficial	Glorieta Santa Fe (Dir. Centro)	Oficial
17	Tepetapa (Dir. P. Rocha)	Oficial	Mega Pozuelos (Dir. Centro)	Oficial
18	Puente Piloto (Dir. Marfil)	Oficial	Glorieta Dos Ríos (Dir. Centro)	Oficial
19	Valenciana (Dir. San Javier)	Oficial	Tránsito Estado (Dir. Centro)	Oficial
20	Puente Telmex (Dir. Centro)	Oficial	Subterránea (Tienda del Sol)	Oficial

Fuente: Proyecto PMM 2018.

Entre los más concurridos en fin de semana, al igual que entre semana el más concurrido es el de calle Alhóndiga tienda Coppel. Por ascenso se encuentran el de tienda del Sol bahía calle Juárez, plaza Cantador hacia el centro, central de autobuses, subterránea bajo tienda del Sol, se tiene uno informal en Balcones dirección Lomas del Padre. Por descenso, plaza el Cantador hacia el centro, central de autobuses, la subterránea bajo el mercado Hidalgo, tienda del Sol bahía calle Juárez, etc., se tiene uno informal en la carretera Guanajuato Silao cuota, antes de la caseta casi altura tienda Autozone.

Tabla 26. Paraderos más concurridos por día fines de semana.

	Paraderos (ascenso)	Tipo	Paraderos (Descenso)	Tipo
1	Alhóndiga (Coppel)	Oficial	Alhóndiga (Coppel)	Oficial
2	Tienda del Sol (Bahía)	Oficial	Plaza Cantador (Dir. Centro)	Oficial
3	Plaza Cantador (Dir. Centro)	Oficial	Central autobuses	Oficial
4	Central autobuses	Oficial	Subterránea (Mercado)	Oficial
5	Subterránea (Tienda del Sol)	Oficial	Tienda del Sol (Bahía)	Oficial
6	Puertecito	Oficial	Pozuelos (Glorieta Cerv.)	Oficial
7	Subterránea (Mercado)	Oficial	Real de Minas (Dir. Centro)	Oficial
8	Plaza Cantador (Dir. Marfil)	Oficial	Tránsito Estado (Dir. Z. Sur)	Oficial
9	Pastitos (Dir. Marfil)	Oficial	Plaza de la Paz	Oficial
10	Plaza de la Paz	Oficial	Puente Telmex (Dir. Z. Sur)	Oficial

¹⁸ <https://www.guanajuatocapital.gob.mx/noticias/dan-mantenimiento-y-ponen-iluminacion-en-paraderos-de-guanajuato-capital/>

11	Alhóndiga Archivo Histórico	Oficial	Subterránea Alonso	Oficial
12	Glorieta Santa Fe (Dir. Centro)	Oficial	P. Marlboro (Dir. Zona sur)	Oficial
13	Tepetapa (Dir. P. Rocha)	Oficial	Puertecito	Oficial
14	P. Marlboro (Dir. Zona sur)	Oficial	Embarcadero	Oficial
15	Tránsito Estado (Dir. Centro)	Oficial	Glorieta Santa Fe (Dir. Centro)	Oficial
16	Puente Telmex (Dir. Centro)	Oficial	Tepetapa (Dir. P. Rocha)	Oficial
17	Embajadoras (Paseo Madero)	Oficial	Carr. Cuota Gto-Silao (Autozone)	No oficial
18	P. Marlboro (Dir. Z. Centro)	Oficial	P. Marlboro (Dir. Z. Centro)	Oficial
19	Subterránea Alonso	Oficial	Pastitos (Dir. Marfil)	Oficial
20	Balcones (Dir. Loma del Padre)	No oficial	Yerbabuena (Dir. PuenteCillas)	Oficial

Fuente: Proyecto PMM 2018.

4.2.5.1 Encuesta de percepción de calidad del transporte público.

Durante los meses de mayo a septiembre de 2023, fueron aplicadas encuestas a usuarios del TPC de Guanajuato con la finalidad de conocer su percepción sobre la calidad de este servicio, tanto una encuesta para usuarios en general, como una encuesta enfocada a jóvenes usuarios, en modalidades directa y virtual, con un total de 633 usuarios encuestados; los resultados desglosados, así como sus gráficas por pregunta, se pueden observar en el anexo (ver Anexo 1. Metodología, encuesta y resultados de percepción de calidad del servicio de transporte público de Guanajuato).

La encuesta fue respondida por 60.5 por ciento de mujeres y 39.3 por ciento de hombres, con un promedio de edad de 37.8 años, quienes declararon que el 88 por ciento se trasladan en transporte público colectivo (TPC) por necesidades de trabajo, escuela y casa, mientras que el 11 por ciento lo hace por actividades complementarias de ocio y esparcimiento; así, el 66 por ciento utilizan el transporte diario o de 5 a 6 veces a la semana.

El 35 por ciento indicó usar el TPC a razón de ser este el transporte de menor costo, solo el 22 por ciento lo eligen por la cercanía a su destino, mientras que para el 34 por ciento esta es su única opción. En general, el 80.1 por ciento llega al paradero caminando y, 82.3 por ciento lo hace una vez que baja para llegar a su destino, esperando hasta 15 minutos en promedio en el paradero. En cuanto al tiempo de traslado, el 57.35 por ciento señaló que el tiempo que invierte en trasladarse le parece adecuado o normal, mientras que el 40.13 por ciento señala que le parece excesivo.

La calidad percibida sobre aspectos de las unidades en las que realizan sus recorridos presenta una tendencia predominantemente regular y menor, teniendo que solo en cuanto a la iluminación interior de la unidad, la mayoría opinan que es buena a muy buena, mientras que, para asientos, limpieza e interior en general, va de mala a muy mala, así como exterior en general la percepción de calidad va de regular a malo.

En cuanto a los aspectos de cobro y tarifa, la forma de cobro no se encuentra estandarizado, si bien el 77.9 por ciento de los usuarios pagan su tarifa al ascender a la unidad. Aunque el boleto recibido debe corresponder a la tarifa que los usuarios pagan, el 19 por ciento del total declaró que casi nunca o nunca recibe su boleto según su tarifa. Según los encuestados, el 76.9 por ciento paga tarifa completa y 22.6 por ciento paga tarifa preferente. Así, la mayoría de los encuestados (35.7 por ciento) respondió gastar de \$11 a \$20 al día, seguidos del 27.6 por ciento que gasta entre \$21 a \$30 pesos al día.

Sobre los paraderos, el 26.7 por ciento considera que se encuentran en regular condición, mientras que en suma el 47.6 por ciento considera que los paraderos se encuentran en mal o muy mal estado.

Otro aspecto relevante es el servicio ofrecido por el operador de la unidad, al respecto, el 31.9 por ciento considera que el servicio es regular, mientras que en suma el 51.5 por ciento opina que el servicio que el operado ofrece es bueno o muy bueno, el 16.5 por ciento opina que el servicio es malo o muy malo.

Los resultados arrojaron que de manera general la calidad del servicio es percibida como regular con el 42.5 por ciento de las encuestas, mientras que el 31.9 por ciento de las encuestas indica que la calidad va de mala a muy mala. El 25.4 por ciento de las encuestas tiene resultados que van de bueno a muy bueno.

Se preguntó sobre aspectos prioritarios por mejorar en el TPC, los cuales incluyen la introducción de nuevas unidades de mejor calidad y más compactas, cuyo mantenimiento general sea frecuente; que los operadores reciban capacitación sobre el servicio al ser integrados, así como uniformar su presentación. Se dijo que es necesario aumentar el número de unidades circulando, fijar horarios de paso y respetarlos, esto es una medida

que requiere el mejoramiento integral que incluye la reestructuración de rutas, definir paraderos oficiales que promueva además la disminución de interrupciones en el flujo vial, promover el uso de transporte público con mejoras en su calidad sobre el transporte privado, las infraestructuras asociadas, fijar horarios de paso, etc.

Respecto a la tarifa, si bien se consideró por el 69 por ciento que la calidad del servicio es adecuada, se afirmó por parte de los usuarios que están dispuestos a pagar más, siempre que se les brinde un servicio de mejor calidad. Algunos aspectos por mejorar que fueron sugeridos son: regular el volumen o uso de la música en la unidad, automatizar el servicio de cobro de tarifa; integrar GPS en las unidades y una aplicación para el servicio; regular la velocidad de las unidades, respetar asientos preferentes y señalizarlos.

Si bien la encuesta se enfocó al servicio de transporte público colectivo, se obtuvieron respuestas sobre mejorar la tarifa de los taxis; introducir unidades compactas, mejorar las condiciones laborales de los operadores en cuanto a horas laboradas, aumentar frecuencia los fines de semana, aumentar el número de concesiones y/o cambiar el modelo de concesiones actual.

Se obtuvieron opiniones sobre medios de transporte alternativos que podrían habilitarse, respondiendo que deberían introducirse unidades más compactas para el servicio de TPC con el 27 por ciento; el 11.5 por ciento declaró que no es posible inducir un nuevo modo de transporte, diciendo que la topografía y el tamaño de las calles harían difícil establecer otra forma de movilidad. Sobre movilidad no motorizada, el 7.5 por ciento espera que se pueda implementar y mejorar una red ciclista o un sistema de préstamo de bicicletas; en la movilidad peatonal, se sugirió mejorar los espacios y las banquetas con la finalidad de promover este modo de desplazamiento.

Complementando los resultados de la encuesta, se tiene que a 2022 el 2.5 por ciento de los visitantes encuestados sugirieron mejorar el transporte público con más opciones de transporte, mientras que el 1.9 por ciento sugirió que, dentro de lo que debe hacerse diferente para mejorar su experiencia es mejorar el transporte público y ampliar su oferta.¹⁹

4.2.5.2 Transporte turístico.

Es el enfocado a brindar servicios de traslado a los visitantes para trasladarse de un punto o servicio turístico a otro incluyendo equipaje y/o mercancías. Este servicio puede brindarse a través de rutas de TPC o transportes privados con puntos de destinos turísticos definidos.

Es necesario conocer la aportación al flujo vehicular por parte de los transportes turísticos que ingresan al municipio, sin embargo, al momento de la elaboración de este instrumento no se cuenta con datos sobre el tipo y la cantidad de vehículos que ingresan.

De acuerdo con el perfil del visitante²⁰, en 2019 el 44 por ciento de los visitantes llegaban al estado en auto propio, y en Guanajuato capital, el 41 por ciento de los visitantes se traslada en auto particular, el 13 por ciento en autobús público, y el 13 por ciento lo hace caminando. A 2022 el 39.3 por ciento de los visitantes llegaron al municipio en auto propio, el 9.3 por ciento en autobús, el 4.7 por ciento en automóvil rentado y el 2.8 por ciento en autobús o van rentado.

En 2021 el 53.5 por ciento de los visitantes fueron de procedencia nacional, el 44.5 por ciento de procedencia estatal, y el 2 por ciento, procedencia internacional. Quienes ingresan en vehículo propio buscan acceder y estacionarse en la zona centro dentro de los estacionamientos que esta concentra y donde en general se concentran los principales atractivos turísticos, así como los servicios de hospedaje, gastronomía y bebidas enfocados a los visitantes.

Quienes acceden en vehículos turísticos lo hacen tanto en unidades tipo autobús que son depositadas temporalmente en estacionamientos como el de la Ex estación de ferrocarril, la plaza de toros, o, frente a la central camionera y suelen ser visitantes que en su mayoría pernoctarán en la ciudad.

Ingresan también en unidades compactas tipo Sprinter o Urvan, estas provienen otros municipios del estado principalmente de León, seguido de Irapuato, San Luis de la Paz, Salamanca, Celaya, Silao, etc., o de estados vecinos principalmente de Ciudad del México, seguido de Jalisco, Estado de México, Nuevo León, Puebla, Hidalgo, Aguascalientes, etc., estas unidades trasladan a los visitantes de un punto turístico a otro, en su mayoría sin pernoctar en la ciudad.

¹⁹Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato, Estudio de Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022.

²⁰ Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato, Perfil del Visitante 2019 y Estudio del Comportamiento del Visitante Guanajuato 2022.

Para estas últimas, no existen puntos de estacionamiento definidos o infraestructuras adecuadas en los distintos puntos turísticos para ascenso y descenso de los visitantes, además el tiempo que destinan a cada punto es limitado, por lo que suelen estacionarse en sitios inadecuados donde invaden el arroyo vial reduciendo aún más su capacidad de flujo, obstruir los traslados peatonales, invadir las bahías de TPC.

La siguiente imagen muestra transportes turísticos locales estacionados sobre el espacio peatonal y en la bahía destinada al ascenso y descenso del TPC en Valenciana.

Figura 29- Transporte turístico.



Fuente: Street View, GoogleEarth, 2023.

El servicio de transporte turístico ofrecido en este tipo de unidades si bien es local y de municipios y estados vecinos, no se cuenta con datos de procedencia ni volumen de unidades que ingresan a la Ciudad de Guanajuato. En 2022 existen registradas 7 unidades económicas con el giro de “transportes turísticos por tierra” en el municipio, y 13 establecimientos en el giro de “agencia de viajes”²¹.

Existe además transporte público que traslada a los turistas de manera directa a la central de autobuses, estas tienen su principal paradero en la calle Juárez en la Plaza del Músico frente al Mercado Hidalgo. Existen además visitantes que se trasladan en transporte público local, sin embargo, este servicio no cuenta con paraderos con derroteros de ruta y destinos, mismo caso para la mayoría de las unidades que no lo indican, aspecto que para los visitantes es importante para su movilidad turística.

4.2.6 Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.

Emisiones en el municipio de Guanajuato

La contaminación del aire proviene de una mezcla de miles de fuentes de emisión que van desde chimeneas industriales y vehículos automotores hasta el uso de productos de limpieza y pinturas domésticos. Las fuentes móviles de emisión están constituidas por los vehículos automotores que incluyen automóviles, camiones y autobuses diseñados para circular en la vía pública. En la mayoría de las áreas urbanas, los vehículos automotores son los principales generadores de las emisiones de carbón orgánico total (COT), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (Sox), partículas suspendidas PM, contaminantes tóxicos del aire y contaminantes que reducen la visibilidad.²²

De acuerdo al Informe Nacional de la Calidad del Aire 2020 elaborado por el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) que mide concentraciones de los contaminantes suspendidos en el aire: ozono (O₃), partículas suspendidas PM₁₀, partículas suspendidas PM_{2.5}, dióxido de azufre (SO₂), dióxido de nitrógeno (NO₂), y monóxido de carbono (CO).

²¹ Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI, 2022.

²²https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe_2008/compendio_2008/compendio2008/10.100.8.236_8080/ibi_apps/WFServlete5c8.html

En 2020 el sistema de monitoreo de la calidad del aire (SMCA) del Estado de Guanajuato a cargo de la SMAOT estuvo integrado por 26 estaciones de monitoreo distribuidas en distintos municipios, en el municipio de Guanajuato se encuentra la estación de monitoreo Guanajuato localizada en la Universidad de Guanajuato sede Belén en la zona centro.

Los límites normados únicamente se cumplieron en Purísima del Rincón, mientras que fueron rebasados en Celaya, Irapuato, León, Salamanca y Silao, 4 de ellos municipios colindantes de Guanajuato, de los cuales Irapuato, Silao y León en todos los días en que fue monitoreada la calidad del aire fue calificada como mala.

La estación en el municipio es un equipo automático que comenzó a operar en 2015, mide únicamente los contaminantes PM_{2.5}. Las concentraciones más altas de este contaminante se registraron los meses de marzo y mayo. Los promedios en el resumen para el municipio son: promedio a 24 horas 28mg/m³ que cumple con el límite normado que debe ser $\leq 45\text{mg/m}^3$ (menor o igual a 45 microgramos por metro cúbico), y, anual 13mg/m³ que no cumple con el límite normado que debe ser $\leq 12\text{mg/m}^3$ (menor o igual a 12 microgramos por metro cúbico).

Los datos que proporciona cada estación son revisados validados por el INECC, y se registran únicamente los días con datos válidos, que son para la estación Guanajuato 349, de los cuales ninguno reporta concentraciones de PM_{2.5} superiores a los límites diarios normados, teniendo calidad en el municipio del aire buena de manera general.

Este contaminante es una mezcla de partículas sólidas y líquidas suspendidas en el aire, las partículas de diámetro inferior a 2.5 micras (PM_{2.5}) engloba a todas las partículas respirables y finas capaces de entrar a la región alveolar del pulmón, y representa uno de los mayores problemas a la salud de la población, por ello es el contaminante con mayor medición en el estado. En 2021 el municipio registró mínimos de 3 mg/m³ y máximos de 114.7 mg/m³ con un promedio de 12.58 mg/m³ para este contaminante, cumple en promedio diario con la norma, sin embargo, no cumple en promedio anual.²³

Tendencias de cambio en el municipio de Guanajuato

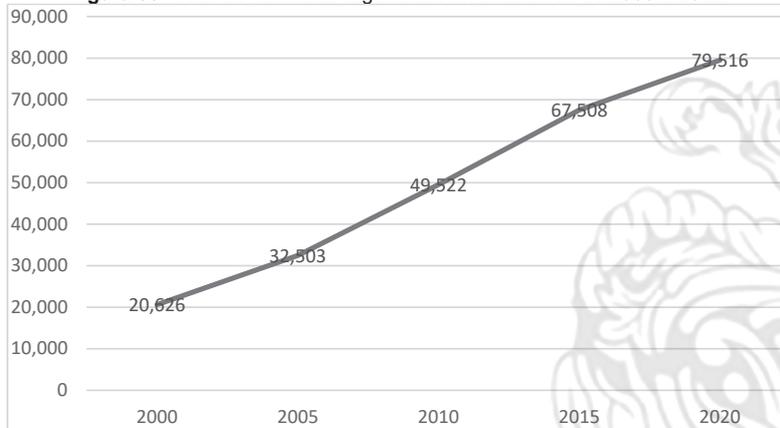
Entre las décadas de 1980 y 2000 se registra un aumento en la tendencia de crecimiento poblacional en el municipio. Entre 1980 y 2015 el número de vehículos en circulación creció un 599 por ciento, esta tendencia se pronuncia a partir del 2000, en el mismo periodo la población creció un 121 por ciento (Proyecto de diagnóstico PMDUOET 2050. [2022]).

A 2021 en el municipio de Guanajuato existen 81 mil 598 vehículos de motor registrados en circulación (INEGI 2021), donde el 61.2 por ciento son de uso particular (49 mil 938 vehículos). De acuerdo con este dato y la población con datos del CPyV 2020 INEGI, el índice de motorización es de 257 vehículos por cada mil habitantes, por debajo del índice estatal que es de 350 vehículos por cada mil habitantes.

Lo anterior puede traducirse como un parque vehicular muy amplio, considerando que en la Ciudad de Guanajuato se concentra el 76.6 por ciento de la población total del municipio y la capacidad vial es muy reducida derivado de las condiciones de crecimiento histórico a diferencia de ciudades como León o Irapuato con vialidades de mayor capacidad.

El incremento de vehículos más significativo en el periodo analizado se da entre 2005-2010 y 2010-2015, pasando de 32 mil 503 a 49 mil 522, y de 49 mil 522 a 67 mil 508 respectivamente, con una diferencia mayor a 17 mil 000 en cada quinquenio.

²³ Informe de Tendencia y Estado de la Calidad del Aire del Estado de Guanajuato, SMAOT, 2021.

Figura 30- Total de vehículos registrados en circulación de 2000 a 2022.

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI²⁴

El parque vehicular crece a un ritmo superior que la población, conociendo el ritmo de crecimiento en periodos previos, puede estimarse que para 2025 se tendrán 94 mil 241 vehículos registrados en circulación, y para 2030 habrá 108 mil 966 de continuar con la tendencia actual. Debe además considerarse que en el municipio la red vial se encuentra en situación de insuficiencia de acuerdo al índice de Engel (Proyecto de diagnóstico PMDUOET 2050, [2022]).

Las emisiones van en aumento acorde con la cantidad de vehículos en circulación, así como los vehículos en los que ingresan los visitantes a la ciudad los cuales no se contabilizan en los existentes en el municipio.

Al momento de la elaboración de este instrumento no se contó con información sobre los vehículos eléctricos o híbridos adquiridos en el municipio, se consultó el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de INEGI, donde la información se encuentra disponible a escala estatal, como referencia, con datos del PEM 2021-2024, en el estado se adquirieron hasta marzo de 2021 un total de 2 mil 694 vehículos eléctricos, En 2021 se registraron 323 híbridos, 27 híbridos enchufables y 3 eléctricos.

En Guanajuato existen dos estaciones de recarga para vehículos eléctricos²⁵:

- Hotel Misión Grand Casa Colorada (exclusivo para huéspedes del hotel)
- Agencia Nissan Vegusa, Blvd. Euquerio Guerrero.

El Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato, indica que:

“Todos los estacionamientos...deberán de asignar por lo menos un diez por ciento de sus cajones...para uso de las personas con discapacidad o movilidad reducida. Así como también deberá prever en otra cantidad de cajones similar para vehículos eléctricos, los cuales deberán contener las conexiones requeridas para su recarga.”

Consumo de energía por autotransportes

Respecto al consumo energético, tomado del PEM 2021-2024:

En términos de energía nacional, el transporte consume 42.6 por ciento del total. Para el consumo energético en el autotransporte se tiene que la gasolina y naftas representa 76.7 por ciento, el diésel 21.6 por ciento y el gas licuado 3.4 por ciento, según datos de la Secretaría de Energía, Sener, 2019. Con respecto a las emisiones (g CO₂/kilómetros)¹⁰ la gasolina con rendimiento de 9 kilómetros/l produce 351 de g CO₂/kilómetros, y rendimiento de 13 kilómetros/l = 248 g CO₂/kilómetros.

²⁴ <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp>

²⁵ <https://cleanvehiclerebate.org/es/mapa-de-estaciones-de-recarga-para-veh%C3%ADculos-el%C3%A9ctricos-ev>

4.2.7 Percepción sobre seguridad pública

Respecto al tema de inseguridad, no se cuenta con datos a escala municipal, la movilidad está íntimamente relacionada con este tema en cuanto al uso de la calle como espacio comunitario, y los distintos sistemas de transporte público. La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre seguridad Pública (ENVIPE 2021) señala que en el estado de Guanajuato el 75 por ciento de las mujeres de 18 años y más se sienten inseguras en la calle, mientras que el 70 por ciento de los hombres refieren la misma percepción en este espacio.

Lo anterior limita las actividades y el uso libre del espacio y del transporte público, teniendo como resultado que en el Estado de Guanajuato el 51.3 por ciento de las mujeres y el 61.7 por ciento de los hombres han dejado de utilizar taxi como medio de transporte, el 63.5 por ciento de las mujeres y el 71.5 de los hombres dejó de viajar por carretera a otros estados o municipios, el 66.1 por ciento de las mujeres y el 71.8 por ciento de los hombres dejaron de utilizar TPC.

Esto a su vez, está relacionado con la perspectiva de género dentro de la movilidad, donde se vulnera a las mujeres en los espacios comunitarios.

4.2.8 Perspectiva de género

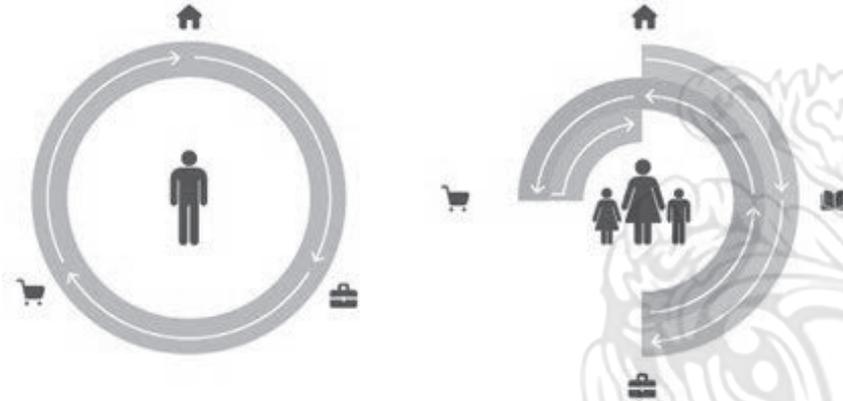
De acuerdo con la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (2006), la perspectiva de género se refiere a la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género (CONAVIM, 2018)

En la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, se establecen los principios rectores de la movilidad en su artículo 4, de forma particular se indica en la fracción IX, que la perspectiva de género es la "...no discriminación, igualdad, equidad, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte".

Por lo anterior, es necesario establecer las políticas públicas en el municipio para garantizar la seguridad e igualdad en el ámbito de servicios y espacios públicos, transformar la movilidad actual hacia una movilidad más sustentable, en la cual se prioricen los modos no motorizados (peatonal y ciclista) así como de transporte público, considerando la equidad de uso: hombre, mujeres y la diversidad de identidades de género. Bajo este enfoque es necesario analizar y comprender como los roles de género implican diferencias en el uso y el goce de la movilidad en la ciudad, así como la influencia de múltiples factores como la edad y la condición de salud que condicionan las capacidades físicas de movilidad, el nivel de ingresos, zona de procedencia o de residencia, etc.

Paradigmáticamente, la movilidad en transporte público se ha enfocado a los desplazamientos por motivos laborales, principalmente masculinos, por lo que es necesario replantear la movilidad desde las necesidades actuales y desde la diversidad de actividades cotidianas de cada género. En esta pluralidad se multiplican los motivos de desplazamientos: escolares (llevar y recoger niñas y niños a la escuela), abastecerse, visitas familiares, culturales, salud, desplazamiento de adultos mayores, por personas con movilidad limitada, con capacidades diferentes o con acompañamiento. Estas actividades pueden llevarse a cabo en un mismo día, por ejemplo, madres o padres que llevan a sus hijos a la escuela, posteriormente, se desplazan a su lugar de trabajo, después a realizar compras para el hogar y, finalmente, recogen a sus hijos en casa de algún familiar que paso por ellos a la escuela; de modo que, los patrones de movilidad de vuelven sumamente complejos y no lineales, si no poligonales, lo que a su vez, implica más desplazamientos, que en el caso de la ciudad de Guanajuato, requiere trasbordos y el pago de cada uno de estos.

Figura 31- Esquema de patrón de movilidad urbana en mujeres y hombres.



Fuente: Boletín del Instituto Mexicano del Transporte, julio-agosto del 2019 (<https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=488&IdBoletin=179>).

Así, una de las principales problemáticas para los usuarios es que los recorridos son segmentados, largos por la inversión de tiempo y, esto redundando en un mayor gasto económico familiar. En suma, se señala que no se cuenta con unidades de Transporte Público Colectivo (TPC) que permitan una movilidad universal equipadas, por ejemplo, para personas que usan silla de ruedas, peldaños para abordar y descender con las proporciones adecuadas para anatomías con limitaciones, la falta de paraderos con infraestructura y mobiliario adecuados, etc.

Alcanzar esta visión requiere la creación de ejes estratégicos para abordar los principales desafíos que enfrentan los diferentes grupos en términos de movilidad: a) reducir la violencia sexual en el sistema de transporte; b) fortalecer la igualdad de género y la cultura institucional; c) abordar eficazmente las necesidades y los patrones de movilidad de las mujeres y los grupos minoritarios. (Secretaría de Movilidad CDMX, 2019).

La importancia de plantear políticas públicas en materia de movilidad sustentable con perspectiva de género radica no solo en la debilidad del enfoque para la equidad, sino en las violencias, acosos y abusos que sufren tanto mujeres como personas con alguna figura de identidad diversa, practicadas con cierto grado de normalidad.

Existen ejemplos de instrumentos de planeación en materia de movilidad con perspectiva de género, uno de ellos es la *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte* (2021) de Argentina, que plantea 6 principios para infraestructuras de movilidad y transporte, los espacios deben ser: Vitales, Vigilados y cuidados, Equipados, Señalizados, Visibles y Comunitarios. Con la finalidad de cumplir con los de la perspectiva de género, esta guía propone líneas de acción que se insertaron en cualidades que deberá tener la movilidad, como lo son: dotar de mobiliario urbano para descanso, socialización y cuidado, información y señalización clara y visible, adaptar los espacios con la anchura de las aceras adecuada para la movilidad peatonal, unidades de TPC equipadas con elementos como barandas o escalones para la diversidad de usuarios, sistema de capacitación y respuesta del personal operador de TPC ante agresiones sexuales, programas de transporte nocturno colectivo, etc.

En México se elaboró el *Plan Estratégico de Género y Movilidad* (2019) para la Ciudad de México, que plantea a 2024 la visión de que “la perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres” (p. 26). Este instrumento incluye un diagnóstico que identifica actos de violencia contra mujeres en TPC, tipos y motivos de viajes por género, horarios y modos de transporte más utilizados por mujeres y hombres, etc.

Es necesario conocer el comportamiento de los distintos perfiles de usuarios de vialidades, de espacios públicos y de TPC para generar un diagnóstico a partir del cual plantear los objetivos y definir estrategias para transformar la movilidad a un ámbito sustentable que asegure equidad e igualdad y seguridad de los usuarios. En Guanajuato, los estudios existentes no alcanzan a abordar a detalle la perspectiva de género en cuanto a la movilidad, no obstante que las condiciones morfológicas de las vialidades signifiquen un reto mayor que el de ciudades con una traza regular.

En México, el Instituto Nacional de las Mujeres y la SEDATU elaboraron los *Lineamientos de Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo* (2019); en ellos se señala entre otras acciones, la puesta en marcha de un protocolo de actuación, botones y estaciones como puntos naranjas facilitan apoyo a mujeres en situación de acoso sexual, acciones de monitoreo y acompañamiento de policías en rutas de transporte público colectivo seleccionadas y capacitación a personas conductoras como requisito para trabajar en el sistema de transporte público.

Entre octubre de 2021 y octubre de 2022 a través de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares incluyó la violencia contra la mujer dando como resultado que en el estado de Guanajuato el 25.0 por ciento de las mujeres de 15 años o más fueron violentadas sexualmente en diferentes ámbitos, mientras que, en el mismo periodo, el 22.8 por ciento de las mujeres sufrieron violencia en el ámbito comunitario. (INEGI b, 2022)

En el estado, en el año 2018, 70.5 por ciento de las mujeres usuarias de TPC tienen una percepción de inseguridad (IMUG, 2022), así mismo en la encuesta Nacional de seguridad Pública Urbana expuso: "en 2022 el 19.2 por ciento de las mujeres usuarias de este servicio han denunciado algún incidente de acoso o violencia sexual en la vía pública". (INEGI b, 2022, p.81).

En el municipio de Guanajuato se cuenta con información a detalle, sin embargo, con datos proporcionados por la Dirección General de Atención a las Mujeres (DGAM), entre 2020 y hasta abril de 2023 fueron detenidas un total de 67 personas por acoso sexual callejero, esto implica casos tanto en espacios públicos como en TPC.

Tabla 27. Número de personas detenidas por acoso sexual callejero por año.

Año	Detenidos
2020	11
2021	22
2022	27
2023	7

Fuente: DGAM, 2023.

*2023 hasta el mes de abril.

La DGAM recibe de la Secretaría de Seguridad Ciudadana del Estado el récord de casos recibidos al 911 a través del Protocolo de Actuación Policial, los datos proporcionados en materia de violencia familiar contra la mujer son hasta el mes de mayo de 2023, por lo que se presentan datos a partir de 2020 anuales y al mes de mayo. Se observa que para 2023 se registra un aumento de casos de violencia contra la mujer respecto a 2022 y una disminución discreta respecto a 2021. En cifras anuales, se observó una disminución importante en 2022 respecto a 2021. Sin embargo, se habla de un promedio de 28 a 29 casos por mes durante 2022, y de 34 a 35 casos por mes hasta mayo de 2023.

Tabla 28. Reporte de casos por violencia familiar contra la mujer en el municipio de Guanajuato

Número de casos	Periodo			
	2020	2021	2022	2023*
Al mes de mayo	158	182	150	172
Total anual	388	420	340	

Fuente: DGAM, 2023.

*2023 hasta el mes de mayo.

Como parte de las medidas de prevención ante incidentes de violencia contra las mujeres en el ámbito familiar, en el 2021 fueron aprobadas reformas al *Bando de Policía y Buen Gobierno*, con el objetivo de endurecer las sanciones para quienes incurrir en actos de violencia contra la mujer en el ámbito familiar, dichas reformas especifican agresiones tanto en espacios públicos como privados, así como las sanciones y obligaciones a las que se hace acreedor quien incurra en dichos actos. Así como el lanzamiento de una campaña de "intervención social para reducir el acoso sexual callejero". (DGAM, 2023).

Como particularidad, en la ciudad de Guanajuato es importante considerar la traza urbana como condicionante del sistema local de movilidad, pues derivado a su crecimiento histórico y su condición geográfica, la Zona de Monumentos Históricas concentra un sistema de movilidad peatonal compuesto por callejones y calles estrechas que, en contraste en la Zona Sur paradigmáticamente siguen existiendo callejones ante la ausencia de planeación territorial y de desarrollo urbano, aunado a una ausencia de gestión del ordenamiento con visión a largo plazo.

En dichos espacios peatonales donde la iluminación suele ser deficiente, además de existir espacios escondidos, baldíos y casas en abandono que son propicios para actos delictivos, tales como agresiones sexuales contra las mujeres que suelen transitar cotidianamente; se traduce en un reto para los bandos de seguridad, limitando su capacidad de prevención o respuesta oportuna ante incidentes que vulneran la seguridad física y patrimonial de los transeúntes.

Con la finalidad de encaminar el uso de espacios públicos destinados a la movilidad así como los medios de transporte hacia un ambiente de equidad, igualdad y seguridad relativa, es necesario incorporar la perspectiva de género dentro de las políticas públicas en materia de movilidad, considerando además todas aquellas mejoras y medidas para la prevención de violencia contra mujeres no solo aquellas que han sido casos exitosos, si no aquellas propuestas de innovación considerando las particularidades urbanas de la ciudad.

De este modo, las medidas deben ir más allá de establecer puntos de iluminación en sitios estratégicos, paraderos, etc., es decir, deben ser parte de una estrategia de prevención que debe incluir botones de pánico, infraestructura segura, vigilancia monitoreada, capacitación y sensibilización de los operadores de TPC, bandos de policía, y ciudadanía en temas como la inclusión, equidad, no violencia, etc. Lo anterior se traduce en la necesidad prioritaria de una estrategia local integral para la integración de la perspectiva de género en el sistema de movilidad.

4.3 Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

4.3.1 Coordinación intergubernamental en materia de movilidad

De acuerdo con el *World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)*, la movilidad sustentable es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro.

En el municipio de Guanajuato el equipamiento urbano enfocado a la recreación y deporte se encuentra en déficit para la mayoría de los elementos que componen el subsistema que van desde jardines vecinales, de barrio, hasta parques urbanos (Proyecto PMDUOET, 2050). Si bien, estos equipamientos no dotan a la población existente en cuanto a alcance de cobertura del servicio, además se encuentran ubicados en zonas donde la población debe trasladarse distancias largas para acceder, y estos espacios públicos, además no se encuentran interconectados entre sí por sendas naturales u otros elementos de equipamiento como podrían ser parques lineales con sendas peatonales y ciclistas que además integren la movilidad no motorizada al sistema de movilidad.

Así mismo, como se observó en capítulos previos, el municipio no cuenta con redes peatonales o espacios públicos adecuados para este tipo de movilidad, ni de ciclovías, para las cuales no existen proyectos enfocados a la población local ni al turismo. Sin embargo, existen sendas susceptibles a aprovechar como el camino antiguo de Marfil para la generación de un parque urbano lineal que interconecte a su vez otros espacios públicos.

Figura 32- Camino Antiguo de Marfil, tramo ex haciendas San Gabriel de Barrera- San Juan Nepomuceno.



Fuente: propia, noviembre de 2023.

Sistema de transporte público.

En el municipio, el servicio de TPC opera bajo un esquema (sistema) convencional o de rutas independientes²⁶. Con datos de diciembre de 2015 el municipio contaba con 203 registros de los cuales 107 eran concesiones y 96 permisos de rutas de transporte público, de las cuales 148 se indicaban para servicio urbano, y 55 para servicio hacia zonas suburbanas.²⁷ Las rutas de la red de TPC cubren un total de 421 kilómetros en vialidades urbanas y suburbanas.

Este servicio de transporte no se encuentra integrado a una red multimodal de transporte público, su funcionamiento se basa en rutas definidas y no cuenta con terminales, sin interconexiones, los paraderos de ascenso/descenso se encuentran distribuidos aleatoriamente en las vialidades por donde transitan las rutas y se asocian a puntos que concentran usuarios como espacios públicos, establecimientos mercantiles, servicios o equipamientos, así como intersecciones viales.

De acuerdo con el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, León trabaja por medio de un Sistema Integrado de Transporte adecuado a las necesidades de movilidad de su población y a su dinámica urbana, siendo el único municipio con este sistema, mientras que Celaya e Irapuato trabajan en la integración de sus servicios de transporte público y en la adquisición de tecnología que permita modernizarlos.

En la actualidad resulta necesario mejorar el sistema de transporte del municipio en sus distintas modalidades, adecuado a la dinámica local y a las necesidades de la población así como a la situación geográfica particular de la Ciudad de Guanajuato, habilitando un Sistema Integrado que incluya estaciones multimodales asociadas a estacionamientos donde además los visitantes puedan depositar sus vehículos y acceder a opciones de movilidad motorizada y no motorizada, a través de otros medios de transporte y de sendas peatonales o bicicletas.

Existen espacios que por su localización y dimensiones pueden contener estaciones multimodales como el estacionamiento frente a la central de autobuses, el terraplén Diego Rivera, o la explanada de la Ex Estación de Ferrocarriles.

Figura 33- Espacios potenciales para estaciones multimodales.



²⁶ Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato, septiembre de 2016.

²⁷ www.guanajuatocapital.gob.mx/files/2015-12/INFORMACION%20UAI%20SHA%201784.pdf



Fuente: Elaboración propia con imágenes de GoogleEarth 2023.

Así mismo, como una estrategia de mejora integral, rediseñar la red de rutas de transporte y adoptar trasbordos para eficientizar los traslados y ampliar la cobertura. Considerar los transportes intermunicipales que ingresan al municipio y lo conectan con otros municipios vecinos tanto del corredor industrial como de la subregión a la que pertenece el municipio con un enfoque económico turístico.

V. ENFOQUE: VISIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

Visión:

La visión estratégica a corto y mediano plazo es de la ciudad de Guanajuato con un sistema de movilidad y transporte eficiente, sostenible e inclusivo. Nos esforzamos por lograr una ciudad en la que las personas puedan moverse de manera segura, rápida y cómoda, independientemente de su modo de transporte preferido.

Visualizamos una ciudad con una red integral de transporte público de calidad, que incluya rutas de autobús eficientes y modernas. Este sistema de transporte público estaría respaldado por tecnología avanzada, como pagos electrónicos y aplicaciones móviles que brinden información en tiempo real sobre horarios, rutas y disponibilidad de transporte.

Se han reducido los viajes en la zona urbana, pues, acompañados por acciones de ordenamiento territorial, se han consolidado dos centros urbanos: la Cañada y la Zona Sur, así como siete subcentros urbanos en Marfil, Puentecillas, Pozuelos, La Saucedá, Santa Teresa, San José de Llanos y zona del Euquerio Guerrero – Glorieta Santa Fe; esto coadyuva a menos desplazamientos de los ciudadanos y acercar equipamientos y servicios a los vecinos.

Los principales puntos de movilidad tienen una amplia infraestructura para peatones, especialmente la Zona de Monumentos Históricos, con calles seguras y accesibles que fomenten la movilidad activa y promuevan hábitos de vida saludables. La red ciclista se ha construido en la zona Sur para desplazamientos seguros y cercanos. Estos espacios estarían diseñados de manera inclusiva, teniendo en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y brindando facilidades para la movilidad de todos los ciudadanos.

Esta visión abarca la implementación de tecnologías verdes y sostenibles en el transporte, como la introducción de vehículos eléctricos o híbridos en la flota de transporte público y la instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos en lugares estratégicos de la ciudad.

En resumen, nuestro objetivo es transformar a Guanajuato en una ciudad donde la movilidad sea fluida, segura, respetuosa con el medio ambiente y accesible para todos. Queremos crear un entorno urbano que promueva la calidad de vida de los ciudadanos, reduzca la congestión del tráfico y contribuya a un futuro sostenible y próspero para la ciudad.

Modelo de movilidad y territorial

Si hablamos de movilidad sostenible hay que revisar la escala de prioridades que tradicionalmente se ha tenido en cuenta en la configuración de los espacios públicos urbanos y en las políticas de movilidad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) propuso la Pirámide de la Movilidad, que muestra la preferencia que se debe de dar a los que circulan en la ciudad.

En la Pirámide de la Movilidad se indica el orden descendente de acuerdo con la prioridad que debe otorgarse a cada nivel en el diseño de un sistema de movilidad (los niveles superiores tienen más prioridad). Además, indica el impacto negativo atribuible a cada forma de movilidad, que va aumentando a medida que descendemos en los niveles de la pirámide.

En los últimos años han cobrado mucha importancia las políticas en relación con los modelos urbanos y la demanda de movilidad dentro de la ordenación del territorio, a causa de la dispersión de la población y con ello centros urbanos con distancias cada vez más extensas, por lo que surge la necesidad de promover una movilidad sostenible y accesible.

Conforme lo anterior, también se incluyen en este modelo los conceptos de *Ciudad de 15 minutos* y *Territorio de 30 minutos* han sido propuestos por el grupo académico de Carlos Moreno²⁸, buscando una conformación policéntrica de las urbes. El antecedente de este postulado se basa en el creciente uso del automóvil en ciudades zonificadas fragmentadas por áreas especializadas (residenciales, industriales, de comercio, etc.), lo que ha provocado múltiples desplazamientos individuales y han saturado paulatinamente las vialidades, provocando una constante expansión urbana.

28 Moreno, C., et. al. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities* 4(1), 93-111; <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
<https://www.mdpi.com/2624-6511/4/1/6>

La alta movilidad en la ciudad ha provocado continuos impactos negativos en la calidad de vida, inversamente proporcional a la cantidad de tiempo invertida en transporte, vinculados al aumento de las congestiones de tráfico, que, además de los costos psicológicos y sociales, se traducen en pérdidas de tiempo y económicas.

La Ciudad de 15 Minutos es una forma mejorar la conectividad de los servicios, equipamiento y comercio a través de la planificación barrial, con seis funciones sociales para una alta calidad de vida que deben estar cerca los barrios: (a) vivienda, (b) trabajo, (c) comercio, (d) atención sanitaria, (e) educación y (f) entretenimiento. El modelo de movilidad debe estar vinculado al de planificación territorial propuesto, el cual debe enfatizar cuatro componentes: densidad, proximidad, diversidad, digitalización.

Las áreas urbanas de Guanajuato tienden a una dispersión en sus límites, por lo que es necesario repensar en el modelo económico que se lleva en el municipio, así como la forma de normar el crecimiento y dotar de equipamiento, especialmente en la Zona Sur y en otras localidades urbanas, lo que en consecuencia puede reducir el número de desplazamientos y mejorar la movilidad.



VI. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO

Esta sección presenta la propuesta estratégica para atender las necesidades y problemáticas que son materia de la movilidad sustentable, materializándose a partir de las Líneas Estratégicas cada una con sus objetivos, estrategias y finalmente líneas de acción definiendo horizontes de corto y mediano plazo y prioridades acordes al tema que atienden, así como las corresponsabilidades para su ejecución.

6.1 Plazos y horizontes

Los horizontes de este programa se han diseñado conforme el horizonte del Plan Municipal de Desarrollo (PMD) y en congruencia con el Programa Estatal de Movilidad (PEM) 2021-2024.

Corto plazo	(CP)	2023-2027
Mediano plazo	(MP)	2027-2036
Largo plazo	(LP)	2036-2050

6.2 Líneas estratégicas

Se consideran las líneas estratégicas establecidas en el PED 2021-2024 acorde a la situación actual de la movilidad en el municipio, lo que facilita la alineación entre ambos instrumentos.

- Línea 1 - Fortalecimiento de la movilidad activa
- Línea 2 - Impulso de la movilidad sustentable
- Línea 3 - Mejoramiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

6.3 Objetivos

El objetivo principal del Programa es establecer estrategias y acciones concretas de corto y mediano plazo para el municipio de Guanajuato y en especial para sus zonas urbanas, jerarquizando las acciones estratégicas de bajo costo y de alta prioridad, particularmente:

La línea estrategia 1. Fortalecimiento a la movilidad activa, busca promover y propiciar las condiciones adecuadas para habilitar los desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada (peatonal y ciclista).

Objetivo 1.1 Mejorar la movilidad peatonal

- Estrategia 1.1.1. Propiciar las condiciones para la movilidad peatonal.
- Estrategia 1.1.2. Rehabilitar y construir banquetas y redes peatonales.

Objetivo 1.2 Mejorar la movilidad ciclista

- Estrategia 1.2.1. Propiciar las condiciones para el uso de bicicletas.
- Estrategia 1.2.2. Construir infraestructura y espacios ciclistas.

La línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable para propiciar las condiciones para adoptar un modelo integral de transporte, infraestructuras, espacio comunitario y mobiliario que brinde accesibilidad universal, más seguridad e inclusión, intermodalidad y eficiencia.

Objetivo 2.1 Mejorar las condiciones para la accesibilidad universal

- Estrategia 2.1.1 Construir infraestructura accesible en espacios públicos.
- Estrategia 2.1.2 Habilitar transporte público incluyente.

Objetivo 2.2 Fortalecimiento a la seguridad en la movilidad motorizada

- Estrategia 2.2.1 Promover la cultura vial.
- Estrategia 2.2.2 Fortalecer la prevención de accidentes viales.

Objetivo 2.3 Mejoramiento y modernización del Transporte Público Colectivo

- Estrategia 2.3.1 Transformar el Transporte Público Colectivo ordenado y sustentable.

La línea estrategia 3. Mejoramiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades, busca mejorar y complementar el sistema municipal de planeación de la movilidad considerando sus distintas modalidades.

Objetivo 3.1 Fortalecimiento del sistema municipal de planeación en materia de movilidad

- Estrategia 3.1.1 Establecer las bases para contar con un sistema municipal de planeación de la movilidad sustentable.

Estrategia 3.1.2 Crear lineamientos de diseño de infraestructura y mobiliario urbano para las distintas modalidades de movilidad.

Estrategia 3.1.3 Generar planes y proyectos de movilidad sustentable y sostenible, así como también de seguridad vial.

6.4 Líneas de acción

Los objetivos contienen indicadores que representan su medición cuantitativa, así como sus metas que indican el valor deseado a lograr por el indicador. A su vez, los objetivos contienen estrategias que son la base para su logro a través de líneas de acción de serán llevadas a cabo por las distintas direcciones y entidades de la administración pública municipal.

Línea estrategia 1. Fortalecimiento a la movilidad activa.

Objetivo 1.1 Mejorar la movilidad peatonal

Indicador	Meta	Responsable
Tasa de variación de la red o espacio peatonal	Incrementar 5 % de la red peatonal en las ZU	DGTMT/DGOP
Porcentaje de banquetas construidas y rehabilitadas	Rehabilitar y/o construir el 10% de banquetas en vialidades de ZU	DGOP
Porcentaje de cruces con pasos peatonales señalados y delimitados	Mejorar el 50% de los cruces peatonales en principales cruces	DGTMT/DGOP

Estrategia 1.1.1. Propiciar las condiciones para la movilidad peatonal

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
1.1.1.1	Inventariar banquetas de acuerdo con cobertura y estado físico en ZU	Lista de estado actual, ubicación y cobertura de banquetas y rampas para personas con discapacidad.	DGOP	DGTMT/IMPLAN	CP	Media
1.1.1.2	Diseño de una red de movilidad activa y espacios públicos	Propuesta de red peatonal y ciclista con criterios normativos de accesibilidad no motorizada dentro de los espacios públicos y entre ellos.	IMPLAN	DGTMT	CP	Baja
1.1.1.3	Dotar con mobiliario urbano las banquetas y otros espacios peatonales	Acción ejecutiva enfocada al mobiliario urbano, incluye proyecto y cotización.	DGSP	DGTMT/DGOP	MP	Baja
1.1.1.4	Implementación de señalización horizontal para cruces peatonales	Proyecto y ubicación sobre los lineamientos de diseño en la acción 3.2.2.1	DGTMT	DGOP/IMPLAN	CP	Media
1.1.1.5	Campaña de promoción de movilidad peatonal con eventos, recorridos, talleres, etc.	Diseño y promoción de rutas en zonas peatonales consolidadas y de uso constante.	DGTMT	DGDSH/DIPP	MP	Alta

Estrategia 1.1.2. Rehabilitar y construir banquetas y redes peatonales.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
1.1.2.1	Rehabilitar, conservar y construir banquetas y callejones	A partir de la acción 1.1.1.1, rehabilitar, conservar y construir banquetas y callejones en zonas urbanas, principalmente en ciudad de Guanajuato (centro de población)	DGOP	-	MP	Alta
1.1.2.2	Ampliación de espacios y sendas peatonales	Acción ejecutiva para zonas urbanas, principalmente en ciudad de Guanajuato (centro de población)	DGOP	-	MP	Alta
1.1.2.3	Liberación de espacios peatonales obstruidos por infraestructuras lineales	Acción con objetivo de liberar espacio para desplazamiento, de postes de luz, teléfono, anuncios, señalizaciones, etc.	DGTMT	DGOP/DGMAOT	MP	Media
1.1.2.4	Construir senda peatonal en Camino Antigo de Marfil	Proyecto y ejecución de esta zona específica, que incluye el diseño y construcción de sendas para peatones del tramo del Camino Antigo de Marfil.	DGOP	DGTMT/DGMAOT	MP	Media

Objetivo 1.2 Mejorar la movilidad ciclista

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje/tasa de variación de la red de ciclovías	Incrementar 100 puntos porcentuales la red de ciclovías o carriles compartidos en vialidades de las ZU	DGTMT/DGOP

Estrategia 1.2.1. Propiciar las condiciones para el uso de bicicletas.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
1.2.1.1	Propuesta de red de ciclovías e inventario de vialidades aptas en ZU	Documento con el listado, ubicación y estado actual de las ciclovías; definición de inventario de vialidades aptas para movilidad ciclista y propuesta de red o redes. Incluye estudio para definir vialidades urbanas.	IMPLAN/DGOP	DGTMT	CP	Alta
1.2.1.2	Campaña de promoción de movilidad ciclista con eventos, recorridos, talleres, etc.	Diseño y promoción de vínculos, foros, rutas y zonas de uso ciclista en vialidades consolidadas y de uso constante.	DGTMT	DGDSH/DIPP	MP	Alta

Estrategia 1.2.2. Construir infraestructura y espacios ciclistas.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
1.2.2.1	Mejorar ciclovías existentes	Acción de limpieza de grava y arena, pintura de señalización y mobiliario en ciclovías existentes.	DGOP	DGTMT	CP	Baja
1.2.2.2	Consolidación y construcción de red de ciclovías	Acción y obra derivada del punto 1.2.1.1, en el cual se priorizará su construcción según el proyecto preexistente.	DGOP	DGTMT/ IMPLAN/ DGMAOT	MP	Media
1.2.2.3	Construir ciclovía en Camino Antiguo de Marfil y El Orito	Ejecución de obra priorizada de las acciones para apoyo del punto 1.2.2.2.	DGOP	DGTMT	CP	Alta
1.2.2.4	Construir bici estacionamientos en zonas turísticas urbanas (ZMH)	Colocación de mobiliario en zonas estratégicas para bici estacionamientos en la ZMH (Centro, Plaza San Fernando, Paseo de la Presa, Presa de la Olla-San Renovato)	DGTMT/DGOP	DGTMT/DGMAOT	MP	Baja
1.2.2.5	Delimitar con señalización horizontal espacios ciclistas o compartidos con bicicletas en zonas turísticas urbanas	Obra de señalización horizontal en espacios ciclistas o compartidos con bicicletas, principalmente en zonas turísticas urbanas, dependiendo de la potencialidad de su uso.	DGTMT/DGOP	-	CP	Baja

Línea estrategia 2. Impulso de la movilidad sustentable.

Objetivo 2.1 Mejorar las condiciones para la accesibilidad universal

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje de espacios públicos intervenidos con adaptación para la movilidad universal	Adaptar el 25% de los espacios públicos para la movilidad universal	IMPLAN/DGTMT/DGOP
Porcentaje de unidades de TP incluyente	Habilitar el 5% de las unidades existentes para TP incluyente	DGTMT
Porcentaje de dependencias municipales que cuenten con infraestructura y mobiliario para la accesibilidad universal	Incorporar infraestructura y mobiliario para la accesibilidad universal en el 50% de las dependencias municipales	DGOP/Tesorería
Porcentaje de paraderos mejorados con infraestructura y mobiliario, vegetación y señalética	Mejorar el estado físico del 20% de los paraderos oficiales en ZU	IMPLAN/DGTMT/DGOP

Estrategia 2.1.1 Construir infraestructura accesible en espacios públicos.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
2.1.1.1	Inventario de infraestructura accesible en zonas urbanas y espacios peatonales.	Documento, estudio y listado de rampas, barandas, mobiliario, diseño de banquetas, tratamiento de piso, iluminación, etc.	IMPLAN	DGTMT	CP	Alta
2.1.1.2	Construcción de infraestructura accesible en	Acción enfocada a construcción de vialidades, banquetas y espacios públicos para la movilidad	DGOP	DGTMT/DGMAOT	MP	Media

	zonas urbanas consolidadas	accesible, para personas con capacidades motrices y visuales diferentes, mujeres embarazadas y en edad gerontológica en zonas urbanas, principalmente en ciudad de Guanajuato (centro de población)				
--	----------------------------	---	--	--	--	--

Estrategia 2.1.2 Habilitar transporte público incluyente

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
2.1.2.1	Ampliar cobertura en zonas sin servicio de TPC, considerando transporte incluyente	Generar rutas a zonas sin servicio con transporte incluyente, que considera lo necesario para usuarios gerontológicos, mujeres embarazadas y personas con discapacidad (asientos, rampas, mobiliario)	DGTMT	-	CP	Alta
2.1.2.2	Crear nuevas rutas con vehículos adaptados para movilidad incluyente	Rutas generales, buscando rutas específicamente hacia equipamientos especializados (DIF, Hospitales, etc.), observando zonas prioritarias por edad-AGEB	DGTMT	-	MP	Media
2.1.2.3	Construir infraestructura accesible en paraderos de TPC	Construcción de bahías y colocación de mobiliario en paraderos para personas en edad gerontológica, mujeres embarazadas y personas con discapacidad (asientos de paraderos, rampas, mobiliario)	DGOP/SICOM	DGTMT	MP	Baja

Objetivo 2.2 Fortalecimiento a la seguridad en la movilidad motorizada

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje de puntos de conflicto intervenidos en vialidades de jurisdicción municipal	Intervenir el 20% de puntos de conflicto en vialidades de jurisdicción municipal	DGTMT/DGOP
Porcentaje de vialidades de jurisdicción municipal con mejoramiento de señalamientos y nombres de calle	Mejorar la señalización en el 10% de vialidades de jurisdicción municipal	IMPLAN/DGTMT/DGOP
Total de talleres de educación vial impartidos	Llevar a cabo 30 talleres de educación vial	DGTMT

Estrategia 2.2.1 Promover la cultura vial.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
2.2.1.1	Programas permanentes de cultura vial dirigidos a distintos sectores (académico desde nivel básico, público, etc.)	Diseño de programas para manejar con velocidad moderada, evitar el consumo de alcohol, reglamentación vigente, TPC, etc.	DGTMT	IMPLAN	CP	Alta

2.2.1.2	Campaña de educación vial enfocada a la sensibilización de medios de movilidad no motorizados y del derecho a la movilidad	Diseño y difusión de programas para la convivencia con diferentes medios alternos de movilidad.	DGTMT	DGDSH	MP	Alta
2.2.1.3	Capacitación para operadores de TPC	Diseñar e implementar un programa permanente de capacitación con monitoreo y evaluación permanente para operadores de TPC	DGTMT	IMPLAN	CP	Alta
2.2.1.4	Campaña permanente contra el acoso en espacios comunitarios y transporte público	Difusión de formas de acoso, su forma de denuncia y apoyo, principalmente para mujeres y NNA en espacios públicos, callejones y TPC.	DGAM	DGTMT	CP	Media
2.2.1.5	Promoción de la iniciativa "auto compartido"	Iniciativa local para la disminución del uso de autos de forma individual. Organización entre pares con destinos similares.	DGTMT	DIPP	MP	Baja

Estrategia 2.2.2 Fortalecer la prevención de accidentes viales.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
2.2.2.1	Intervención de puntos de conflicto en vialidades de jurisdicción municipal	Análisis de puntos de conflicto vial identificados en un diagnóstico, y diseño urbano y de ingenierías para el mejoramiento de dichos puntos, a fin de disminuir el número de accidentes viales.	DGTMT	DGOP	CP	Alta
2.2.2.2	Campaña permanente para la prevención y reducción de accidentes de TPC y privado	Campaña informativa permanente de educación vial, a fin de coadyuvar en la creación de una nueva cultura vial que ponga como prioridad la seguridad y el respeto a los demás, así como el cambio de paradigma donde el peatón y el ciclista son los agentes viales más importantes en la ciudad.	DGTMT	DGDSH	CP	Alta
2.2.2.3	Generar un inventario de señalización vial incluyendo nombres de vialidades	Elaboración de un inventario de señalética existente; el cual describa la localización de cada elemento, su estado físico, a fin de contar con un documento que sirva de base para los instrumentos de planeación en materia de movilidad.	DGTMT	IMPLAN	CP	Baja
2.2.2.4	Dotación de señalización en vialidades primarias y secundarias	Dotación y mantenimiento de señalética en la red vial municipal, a fin de garantizar un entorno entendible fisionómicamente para peatones, ciclistas y automovilistas, cuestión que	DGTMT	DGOP/ IMPLAN	MP	Alta

		coadyuva a la seguridad vial. Derivado de la acción 2.2.2.3.				
2.2.2.5	Semaforización en principales cruces	Mejoramiento y ampliación de infraestructura de semáforos en las principales vialidades del municipio, los cuales brinden soluciones y no problemas en cuestiones de flujo vial, principalmente en la zona sur del centro de población. Derivado de la acción 2.2.2.1.	DGOP	DGTMT	MP	Alta

Objetivo 2.3. Mejoramiento y modernización del Transporte Público Colectivo

Indicador	Meta	Responsable
Número de proyectos realizados	Formular un (1) proyecto de reordenamiento del STP, con propuesta de nuevo modelo municipal del TPC, optimización de rutas.	IMPLAN/DGTMT
Número de proyectos realizados	Formular un (1) proyecto con propuesta de ubicación y diseño de bases y estaciones de transferencia de TPC	IMPLAN/DGTMT
Número de proyectos realizados	Generar un (1) inventario actualizado de paraderos clasificados oficiales y no oficiales, así como con bahía y mobiliario	IMPLAN/DGTMT

Estrategia 2.3.1 Transformar el Transporte Público Colectivo ordenado y sustentable.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
2.3.1.1	Reordenar, numerar y optimizar las rutas del servicio de TPC urbano y suburbano acorde a la zonificación urbana actual	Reordenamiento del STP actual con el fin de adoptar nuevos modelos de transporte integral que sean seguros, accesibles, incluyentes y sustentables y se planteen desde la primicia de brindar un buen servicio al ciudadano y adaptándose a la distribución urbana actual con la intención de dar la mayor cobertura posible en zonas urbanas y rurales.	DGTMT	IMPLAN	CP	Alta
2.3.1.2	Creación de bases o estaciones de transferencia de TPC urbano y suburbano	Diseño y propuesta de estaciones que integren las rutas de TPC suburbano con las de servicio urbano a través de conexiones y sistema de trasbordos, los cuales destinen parte de sus áreas a espacios públicos con mobiliario urbano y áreas verdes.	DGTMT	DGOP	MP	Alta
2.3.1.3	Generar un inventario actualizado de paraderos clasificados oficiales y no oficiales, así como con bahía y mobiliario	Elaboración de un inventario de paraderos; en el cual se localizan los paraderos y se describan sus características y carencias a fin de proponer mejoras, ampliaciones y nuevas propuestas de paraderos que cumplan con la normativa aplicable y coadyuven a crear una red	IMPLAN	DGTMT	CP	Baja

		de infraestructura verde en el municipio.				
2.3.1.4	Mejorar el acceso a la información sobre rutas y derroteros, horarios, a usuarios locales y visitantes	Sistematizar información para compartir al público a través de plataformas digitales, aplicación interactiva (App), información en paraderos y unidades, así como asegurar los mecanismos para que el público pueda dar su opinión para mejorar el STP.	DGTMT	IMPLAN	CP	Alta
2.3.1.5	Diseño y ejecución de aplicación interactiva (APP) para TPC	Diseño y lanzamiento de una Aplicación interactiva para smartphones (App) en donde se pueda brindar el servicio de prepago, información de rutas, trazo de rutas, tiempos de espera, atención al usuario y reportes ciudadanos (para todos los sistemas operativos de smartphones).	DGTMT / IMPLAN		MP	Alta
2.3.1.6	Establecer mecanismos de supervisión y regulación del servicio de TPC	Establecimiento de personal de supervisión en unidades, paraderos y estaciones de transferencia modal, así como Cámaras y GPS en las unidades, como mecanismos para la supervisión del TPC de modo que se asegure el cumplimiento de los reglamentos y normativas para brindar el mejor servicio a la ciudadanía.	DGTMT	-	CP	Alta
2.3.1.7	Diseño y selección de sitios de transferencia modal a partir de transporte público, estacionamientos y movilidad activa	Proyecto de diseño y selección de sitios de transferencia modal; basados en un Sistema Integral de Transporte, los cuales coadyuvan a un modelo de movilidad segura, accesible, incluyente y sustentable.	IMPLAN	DGTMT	CP	Media
2.3.1.8	Construcción de sitios de transferencia modal a partir de transporte público, estacionamientos y movilidad activa	Construcción de sitios de transferencia basados en un Sistema Integral de Transporte; los cuales destinan parte de su área a espacio público con mobiliario urbano y áreas verdes.	DGOP/ DGTMT	DGMAOT/ IMPLAN	MP	Media

2.3.1.9	Establecer canales de atención a usuarios del TPC	Habilitación de líneas telefónicas, chat digital y módulos de atención a usuarios del TPC; en donde sus opiniones, sean tomadas en cuenta para el mejoramiento del sistema de TPC.	DGTMT	-	CP	Baja
2.3.1.10	Estudios de prefactibilidad para la introducción de unidades eléctricas de TPC	Estudio técnico que exponga la factibilidad de introducción de unidades de TPC eléctricas o híbridas que nos ayuden a dar el paso a una movilidad sustentable; al menos en las rutas en las que sea viable la introducción de este tipo de unidades.	DGTMT	IMPLAN	CP	Baja
2.3.1.11	Estudio para automatización del cobro de tarifa en TPC y taxímetros	Estudio técnico que exponga la factibilidad y los medios por los cuales se pueda automatizar el cobro de la tarifa del TPC por prepago u otros medios digitales que faciliten y optimicen los medios de pago de este medio.	DGTMT/ Movilidad Estatal	Tesorería	MP	Alta
2.3.1.12	Estudio para mejoramiento de unidades del TPC	Estudio que a través de un análisis técnico de las unidades de TPC y con base a la normativa internacional y federal en esta materia establezca los estándares de calidad de unidades nuevas, mantenimientos, vida útil, equipamiento al interior de la unidad, entre otras de las cuestiones que deben cumplir las unidades para prestar el servicio.	DGTMT	IMPLAN	MP	Baja

Línea estratégica 3. Mejoramiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

Objetivo 3.1 Fortalecimiento del sistema municipal de planeación en materia de movilidad

Indicador	Meta	Responsable
Número de instrumentos de planeación actualizados y formulados	Formular o actualizar el 30% de los instrumentos de planeación (6) en materia de movilidad (2)	IMPLAN/DGTMT

Estrategia 3.1.1 Establecer las bases para contar con un sistema municipal de planeación de la movilidad sustentable.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
3.1.1.1	Fortalecer a la Dirección General de Tránsito Movilidad y Transporte en su carácter de	Modificación de Reglamento para el fortalecimiento dentro de la DGTMT enfocada al seguimiento, control, evaluación e implementación de una movilidad segura,	Ayuntamiento	DGTMT	CP	Alta

	responsable de la movilidad sustentable	accesible, incluyente y sustentable.				
3.1.1.2	Elaboración de un programa integral de movilidad de largo plazo para el municipio	Elaboración de un programa que siga la metodología PIMUS, vinculado al PMM y alineado con la normativa internacional, federal y estatal.	DGTMT/IMPLAN	Ayuntamiento	MP	Alta
3.1.1.3	Actualización del reglamento de movilidad del municipio con base en la pirámide de movilidad	Actualización del reglamento de movilidad del municipio, alineándose a la normativa vigente nacional e internacional. Tomando como ejes la pirámide de movilidad en donde el peatón juega un papel de mayor importancia por sobre el transporte privado, así como la movilidad segura, accesible, incluyente y sustentable.	DGTMT/Jurídico	Ayuntamiento	CP	Alta
3.1.1.4	Formulación de un reglamento de transporte público	Formulación de un instrumento normativo en materia de transporte público que regule modelos de concesión, rutas, cupos, velocidades, características de las unidades, supervisión, seguimiento, etc. Teniendo como objetivo, asegurar una movilidad digna, segura, accesible, incluyente y sustentable para todos los Guanajuatenses.	DGTMT/Jurídico	Ayuntamiento	CP	Media
3.1.1.5	Formulación de un reglamento de estacionamientos	Formulación de un instrumento normativo que establezca lineamientos para la regulación de estacionamientos; con la finalidad que cumplan las normas oficiales en materia.	DGTMT/Jurídico	Ayuntamiento	CP	Media
3.1.1.6	Lineamientos y requisitos para estudios de impacto en la movilidad (impacto vial) en zonas urbanas para obras y proyectos habitacionales, servicios y equipamiento	Diseño de lineamientos y requisitos para estudios de movilidad que deban presentar los proyectos habitacionales de servicios y equipamiento; estos lineamientos deben contenerse en el Reglamento del Código Territorial del municipio.	IMPLAN/DGMAOT	Ayuntamiento	CP	Baja

3.1.1.7	Incluir en el SMIEG lo relativo a la planeación de la movilidad sustentable, activa, accesible y seguridad vial	Dotar de información la base de datos del Sistema Municipal de Información Estadística y Geográfica en materia de movilidad y seguridad vial; para con ello tener información oficial que pueda ser de utilidad a los distintos programas y planes municipales.	DGTMT/IMPLAN	-	MP	Baja
3.1.1.8	Instalar la comisión de participación ciudadana en materia de movilidad y seguridad vial adherido a la DGTMT	Con el objeto de diseñar, fomentar y realizar acciones, programas o proyectos en materia de educación y seguridad vial, así como todas aquellas necesidades en materia de educación y cultura vial para los peatones, ciclistas, usuarios y operadores del servicio público de transporte y conductores de vehículos, las cuales tendrán como fin primordial, el reducir los accidentes en la vía pública del Municipio. (art. 207 y 208 del RMM)	DGTMT	Ayuntamiento	MP	Media
3.1.1.9	Instalar un observatorio en materia de movilidad y seguridad vial	Instalación de un observatorio ciudadano en materia de movilidad que pueda dar seguimiento a la implementación y monitoreo de indicadores, así como a la propuesta de proyectos, programas, obras y acciones que puedan mejorar la movilidad en el municipio.	Ayuntamiento	Ciudadanía	MP	Media
3.1.1.10	Estudio, análisis y propuesta de mejora para el modelo de concesionarios del TPC	Documento que exponga la situación actual del modelo de concesiones de transporte público, analice y proponga modelos nuevos en donde la prioridad sea el transporte digno, seguro, inclusivo y accesible para la ciudadanía.	Ayuntamiento	DGTMT/ Tesorería	MP	Alta
3.1.1.11	Ampliar el alcance del monitoreo de calidad del aire en el municipio	Dotación de estaciones de monitoreo de aire (PM2.5, PM10, Monóxido de carbono, SO2) en puntos estratégicos del municipio; estandarizado a las mediciones que actualmente realiza el gobierno del estado.	DGMAOT	SMAOT	MP	Media

Estrategia 3.1.2 Crear lineamientos de diseño de infraestructura y mobiliario urbano para las distintas modalidades de movilidad.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
-------	------------------	-------------	-------------	----------------	-------	-----------

3.2.2.1	Lineamientos de diseño para señalización horizontal y vertical	Documento normativo que establezca los parámetros oficiales para la señalización considerando la paleta de colores, materiales, dimensiones y alturas, colocación, etc., con objetivo de homologar el diseño de este tipo.	DGTMT	-	CP	Baja
3.2.2.2	Manual de criterios de diseño de infraestructura y mobiliario urbano para movilidad activa, que sea accesible, segura e incluyente	Documento normativo que establezca los parámetros oficiales para el mobiliario urbano e infraestructura urbana que asegure la accesibilidad universal en el espacio público, así mismo que coadyuve a las cuestiones fisiónómicas en materia de seguridad, y el cual se alinea con la normativa oficial nacional e internacional aplicable.	DGTMT	DGOP/IMPLAN	MP	Media
3.2.2.3	Manual de lineamientos de diseño para la accesibilidad universal en espacios públicos y equipamiento público	Documento normativo que establezca los parámetros oficiales de diseño urbano para asegurar la accesibilidad universal en el espacio público y equipamiento urbano, el cual se alinea con la normativa oficial nacional e internacional aplicable.	DGTMT	DGOP/IMPLAN	CP	Media

Estrategia 3.1.3 Generar planes y proyectos de movilidad sustentable y sostenible, así como también de seguridad vial.

Clave	Líneas de acción	Descripción	Responsable	Corresponsable	Plazo	Prioridad
3.2.3.1	Proyecto de señalamiento vial	Mantenimiento y dotación de infraestructura y señalética en la red vial municipal, tanto en localidades urbanas como rurales.	DGTMT	DGOP	MP	Media
3.2.3.2	Proyecto de construcción de parques lineales	Dotación de espacios públicos con mobiliario urbano, infraestructura verde y paraderos de transporte, sobre todo en las zonas con déficit de equipamiento urbano de este tipo, pudiéndose utilizar lotes de propiedad	IMPLAN/DGMAOT	DGTMT	MP	Media

		municipal o bien lotes donados o adquiridos para este fin.				
3.2.3.3	Proyecto de ciclovías y bici estacionamientos en zona centro y vialidades principales con sistema de bici pública	Proyecto que presenta una red de vialidades con ciclovía, bici estacionamientos e infraestructura necesaria para la implementación de un sistema de bici pública en la Zona de Monumentos Históricos y vialidades principales en el municipio.	DGTMT	IMPLAN/DGOP	CP	Media
3.2.3.4	Proyecto de coordinación entre sectores para promover y dotar de las condiciones adecuadas para la movilidad ciclista	Promover convenios entre distintos actores del sector público, social y privado en los distintos niveles de actuación, para promover y llegar a acuerdos para la implementación de infraestructura ciclista en el municipio.	DGTMT	IMPLAN/DGOP	MP	Media
3.2.3.5	Estudio para programa de localización de estacionamientos enfocado al control de tráfico en la ZMH	Estudio enfocado en presentar soluciones puntuales; a través de proyectos, obras y acciones para controlar el tráfico en la Zona de Monumentos Históricos, así como proponer puntos estratégicos para la implementación de estacionamientos con infraestructura verde.	DGTMT/IMPLAN	DGMAOT/DGOP	CP	Alta
3.2.3.6	Proyecto de prefactibilidad para Sistema Integrado de Transporte	Elaboración de análisis de prefactibilidad para la implementación	DGTMT/IMPLAN	Ayuntamiento	MP	Media

		de un Sistema Integrado de Transporte en el municipio, de mayor cobertura y mayor calidad.				
3.2.3.7	Programa de establecimiento, mejoramiento y mantenimiento de paraderos de TPC en zonas urbanas, que considere además del mobiliario urbano, las bahías y vegetación urbana	Programa enfocado en el mejoramiento de los paraderos de Transporte público y en la creación de nuevos paraderos en zonas estratégicas los cuales estén dotados del mobiliario urbano necesario así como de espacios de infraestructura verde, tanto en localidades urbanas como rurales.	IMPLAN	DGTMT/ DGMAOT/ DGOP	CP	Alta
3.2.3.8	Programa de espacios públicos basados en infraestructura verde asociados al sistema de transporte público	Programa del cual se desprendan proyectos, obras y acciones enfocadas en la creación y en la adaptación de espacios públicos de calidad que cuenten con infraestructura verde, que a su vez conformen una red de infraestructura verde tanto en localidades urbanas como rurales y que estén ligadas a los paraderos y estaciones intermodales del transporte público.	DGMAOT	DGOP/ DGTMT/ IMPLAN	CP	Media
3.2.3.9	Programa de regulación de transporte turístico y espacios de estacionamiento intermodales	Programa que, con base a un diagnóstico de la situación existente del transporte	DGTMT/DGDTE	DGMAOT/DGOP	CP	Media

		turístico (foráneo y local) establezca acciones, obras y propuestas para su regulación, así como la propuesta de espacios y obras para la creación de estacionamientos y estaciones intermodales propias de este tipo de transporte.				
3.2.3.10	Programa de vegetación urbana para espacios públicos	Programa que arroje proyectos, obras y acciones enfocadas en el aumento de áreas de vegetación urbana, tomando como base la paleta vegetal del municipio con el fin de proponer especies acordes a la flora regional.	DGMAOT/ IMPLAN	DGSP	MP	Baja
3.2.3.11	Estudio de factibilidad para la movilidad activa en túneles y callejones	Estudio que proponga acciones para fomentar la movilidad activa, así como proponer la infraestructura necesaria para que este tipo de movilidad pueda realizarse de manera segura y eficiente.	IMPLAN	DGTMT	MP	Baja
3.2.3.12	Estudio para el diseño de políticas públicas para desincentivar el uso del automóvil privado	Estudio enfocado en presentar políticas públicas que desincentiven el uso de transporte privado e incentiven el uso de transporte público, ciclista y peatonal, considerando las características del municipio y	DGTMT	IMPLAN / DIPP	MP	Baja

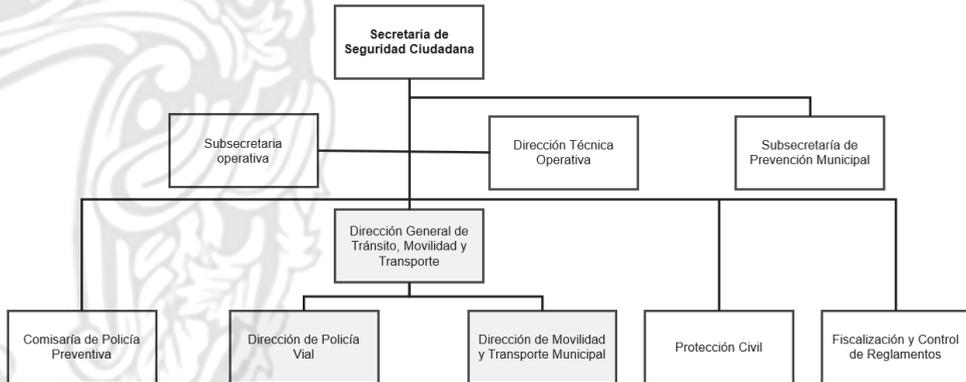
		de la población Guanajuatense.				
3.2.3.13	Estudio de carga y volumen de transporte turístico local y foráneo	Estudio cuantitativo que exponga a través de los datos más fiables el volumen de transporte turístico que ingresa al municipio (local y foráneo) así como las rutas y el tiempo que emplean en los puntos turísticos que visitan.	DGTMT/ IMPLAN	-	MP	Baja

VI. LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

7.1. Instrumentación del programa

De acuerdo con el Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Guanajuato, la Secretaría de Seguridad Ciudadana cuenta, entre otras Direcciones, con la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte, es quien se encargará de instrumentar este Programa. Esta última se divide en dos direcciones: de Policía Vial y, la de Movilidad y Transporte Municipal.

Figura 34- Organigrama de la Secretaría de Seguridad Ciudadana



Fuente: Recursos Humanos (2021)

Así, el área de Movilidad y Tránsito Municipal tiene entre sus funciones principales la realización de recorridos constante de vigilancia a ruta de transporte, realización de revista mecánica y evaluación *antidoping*. El personal de esta área se encuentran siete personas (dos oficiales de policía vial, cuatro agentes de policía vial y una técnica especializada), realizando funciones en materia de transporte público.

Tabla 29. Relación de personal de Movilidad y Tránsito Municipal 2023.

Categoría de personal	Funciones o actividad
2o. Comandante	Realización de recorrido constante de vigilancia a rutas de transporte, realización de revista mecánica y <i>antidoping</i> .
Oficial de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas.
Oficial de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas.
Agente de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas.
Agente de policía vial	Recepción de quejas ciudadanas, apoyo en la revista mecánica y <i>antidoping</i> , elaboración de formatos.
Agente de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo los horarios y rutas de transporte del servicio público.
Agente de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas.
Técnico especializado	Elaboración de órdenes de pago, de refrendo de concesión, permisos eventuales, de permisos supletorios, archivo de documentos, e información general, se atiende solicitud de información de unidad de transparencia.

Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana de Guanajuato.

Para la instrumentación y llevar a cabo las obras y acciones de este instrumento, el área operativa se debe valer del apoyo de diferentes áreas institucionales de gobierno:

En el orden municipal

- Ayuntamiento. Para la aprobación general
- Dirección General de Obra Pública. En corresponsabilidad para la construcción de infraestructura vial.
- Tesorería municipal. Canalizar los recursos económicos para la realización de las acciones programadas.
- Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato. Evaluación y actualización del programa.

A nivel estatal

- Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato (SICOM). Vinculación por coordinación para obras y gestión de acciones en vialidades de administración estatal.
- Dirección General de Transporte del Estado de Guanajuato. Coordinación para la homologación de indicadores y datos a nivel estatal y municipal.
- Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato (IPLANEG). Vinculación por acciones en los instrumentos dentro del Sistema Municipal y Estatal de Planeación.

En el orden federal

- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Apoyo en la gestión de acciones sobre vialidades federales; coordinación para la homologación de indicadores y datos a nivel federal y municipal.

7.2. Seguimiento del Programa

El Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto. debe ser el apoyo para la evaluación del Programa Municipal de Movilidad, ya que en el artículo 18 del Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato se establece que la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación deberán coordinar la elaboración, revisión, evaluación y actualización del Programa. De igual manera, en el artículo 7 del Reglamento del IMPLAN, se señala en la fracción XII que una de sus atribuciones es evaluar y actualizar los planes y programas del Sistema Municipal de Planeación con visión integral del desarrollo.

Al instrumentarse como un programa sectorial trianual, se debe evaluar al final de la administración municipal que lo expida o sobre la actualización del instrumento para un nuevo periodo. En cualquier caso, debe estar alineado a los principios que rige el Estado de Guanajuato y el instrumento en materia de largo plazo para el municipio, pudiendo ser un Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable. El reporte de evaluación se generará a través de la información del área operativa municipal.

Los reportes sobre las metas definidas en el capítulo anterior serán conjuntados por indicadores de la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal, para que se haga una evaluación integral. El sistema de información se establecerá a través de una base de datos cuantitativa estadística vinculada en lo posible con información geográfica a través de un sistema de información geográfico, así, el mecanismo de control será en cooperación con el Instituto Municipal de Planeación.

7.3. Evaluación del Programa

Al ser este el primer instrumento en el tema, al final del trienio 2021-2024 de la administración municipal se realizará la evaluación del Programa.

El proyecto del Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato, Capítulo I. Sustentabilidad Urbana, del año 2018, fue el último ejercicio que se realizó en materia de planeación de la movilidad y transporte, está enfocado en el transporte público colectivo, diagnosticando las rutas y paraderos. Este instrumento no fue aprobado o dado en continuidad para su complementar los diferentes tipos de movilidad, por lo que su capítulo V. Seguimiento, Evaluación y Retroalimentación de la Planeación Urbana, puede tomarse como base para la evaluación general, pero no del cumplimiento de las acciones específicas programadas para este periodo.

El monitoreo del Programa debe respetar los criterios de transparencia y de participación social, manteniendo un funcionamiento flexible y abierto a posibles cambios, en caso de que los resultados obtenidos se desvíen, no se ajusten a los objetivos perseguidos o produzcan efectos colaterales no previstos.

BIBLIOGRAFÍA

- Col·lectiu Punt 6. (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte*. Banco de Desarrollo de América Latina. Sitio web: https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1725/Movilidad%20cotidiana%20con%20perspectiva%20de%20g%C3%A9nero_Gu%C3%ADa%20metodol%C3%B3gica.pdf?isAllowed=y&sequence=4
- CONAVIM. (2018). *¿Qué es la perspectiva de género y por qué es necesario implementarla?*. Sitio web: <https://www.gob.mx/conavim/articulos/que-es-la-perspectiva-de-y-por-que-es-necesario-implementarla>
- Dirección General de Atención a las Mujeres (DGAM) (2023). *Datos municipales 2020 a 2023 sobre violencia contra la mujer en el ámbito de la movilidad*.
- Diagnóstico de la movilidad en el Estado de Guanajuato 2021 (chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcglclefindmkaj/https://i.planeg.guanajuato.gob.mx/ped2040/wp-content/uploads/2021/01/30.Present.diagnostico.Movilidad.pdf)
- Gobierno del Estado de Guanajuato (2022). Guía SICOM para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal.
- Gobierno del Estado de Guanajuato (2022). Programa Estatal de Movilidad 2021-2024
- IMUG (2022). Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato. Sitio web: <https://imug.guanajuato.gob.mx/wp-content/uploads/2022/09/Acoso-callejero-a-mujeres-en-el-estado-de-Guanajuato-1.pdf>
- INEGI (varios)
- Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto (IMPLAN). (2022). Diagnóstico del Proyecto del Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial PMDUOET
- SC Vial. (2018). Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato. Capítulo I. Sustentabilidad urbana
- Secretaría de Movilidad CDMX. (2019). Plan estratégico de género y movilidad. Sitio Web. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>
- SEDATU, INMUJERES. (2022, junio). Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte colectivo. Sitio web. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/730318/Lineamientos-03.pdf>

ANEXOS

Anexo 1. Metodología, encuesta y resultados de percepción de calidad del servicio de transporte público de Guanajuato

1. Metodología y operatividad de la encuesta

Con el objetivo de conocer la percepción de los guanajuatenses sobre el transporte público, se diseñó un cuestionario sobre la base de la encuesta del Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato, Capítulo 1: Sustentabilidad Urbana, realizado en 2018; se adaptaron reactivos tomados de la Encuesta Sobre Transporte León, Guanajuato²⁹, del 2013, así como la levantada por la Dirección General de Movilidad de León para conocer la percepción de los usuarios del transporte público³⁰ en el 2019 (Ver Figura 1. Encuesta general). El diseño se realizó para dar congruencia y tener comparación de resultados. En mayo se realizó una prueba piloto para ajustar la redacción del instrumento para la comprensión del público. Los resultados integrales se presentan en el apartado 2.1 de este documento.

Figura 35- Encuesta general de percepción de calidad del servicio de transporte público de Guanajuato.



Encuestador: _____ Folio: _____ Lugar: _____ Hora: _____

Encuesta de percepción de calidad para usuarios del servicio de transporte público colectivo (Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato)

Datos encuestado: 1. Edad: _____ 2. Sexo: _____

Origen/destino

3. Motivo del viaje: 1. Trabajo 2. Escuela 3. Compras
 4. Casa 5. Otro (¿Cuál?): _____

4. Realiza este viaje: 1. Diario 2. 5-6 días/semana 3. <1-4 días/semana
 4. Rara vez

5. ¿Cuál es la razón por la que escoge el TPC? 1. Más cerca de mi destino 2. Más barato
 3. Única opción 4. Cómodo/calidad/seguridad 5. Tomo transporte que pasa primero

6. Para llegar al paradero donde aborda la unidad lo hace: 1. Caminando 2. Otra ruta
 3. Auto privado 4. Otro ¿Cuánto tiempo le toma este recorrido? _____

7. Al descender de la unidad, llega a su destino: 1. Caminando 2. Otra ruta
 3. Auto privado 4. Otro ¿Cuánto tiempo le toma este recorrido? _____

8. ¿Cuál es el tiempo estimado que tarda la unidad en llegar a su destino?
 1. 0-10min 2. 11-20min 3. 21-30min 4. +30min

Aspectos físicos de la unidad

9. ¿Cómo calificaría? La iluminación al interior de la unidad:

10. El estado en que generalmente se encuentran los asientos:

11. La limpieza general de la unidad:

12. En general, el estado interior de la unidad:

13. En general, el estado exterior de la unidad:

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

14. Considera que el transporte es: 1. Cómodo 2. Incómodo

15. Cuando la unidad lleva música, el volumen es: 1. Alto 2. Adecuado 3. Bajo

Aspectos de la prestación del servicio

16. El tiempo que invierte en trasladarse le parece:
 1. Excesivo 2. Adecuado/normal 3. Reducido

17. En su opinión, en los últimos años, el tiempo que invierte en trasladarse:
 1. Ha aumentado 2. Se mantiene igual 3. Ha disminuido

18. ¿El TPC le permite calcular en cuánto tiempo llegará a su destino? 1. Si 2. No

19. ¿En que momento hace el pago de su pasaje?
 1. En el trayecto 2. Al ascender 3. Al descender

²⁹ https://dinamia.com.mx/wp-content/uploads/2014/10/Reporte-transporte-en-Le%C3%B3n_Vprensa.pdf

³⁰ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/transporte-publico-leoneses-satisfechos-con-el-servicio>



20. ¿Cuál es el tiempo estimado que espera a la unidad en el paradero?
 1. 0-10min 2. 11-20min 3. 21-30min 4. +30min
21. ¿Quién cobra la tarifa? 1. Operador 2. Asistente
22. ¿Qué opina de la condición de los paraderos donde espera la unidad?

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Aspectos del operador de la unidad

23. ¿En general cómo es el trato que recibe del operador?

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---
24. ¿Cómo calificaría la presentación del operador?

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---
25. El operador da suficiente tiempo para que los usuarios asciendan o desciendan de la unidad:
 1. Siempre 2. Casi siempre 3. Casi nunca 4. Nunca
26. ¿Regularmente le entregan boleto al pagar?
 1. Siempre 2. Casi siempre 3. Casi nunca 4. Nunca (Si nunca, saltar a 28)
27. ¿Normalmente al recibir su boleto corresponde a la tarifa que paga?
 1. Siempre 2. Casi siempre 3. Casi nunca 4. Nunca
28. ¿El operador respeta el cupo máximo de usuarios de la unidad?
 1. Siempre 2. Casi siempre 3. Casi nunca 4. Nunca

Aspectos de tarifa y gasto

29. ¿Qué tipo de tarifa paga? 1. Completa 2. Preferente
30. Considerando todos los viajes que realiza en TPC al día, ¿Cuánto gasta?
 1. <\$10 2. \$11-\$20 3. \$21-\$30 4. \$31-\$40 5. >\$40
31. De acuerdo al servicio que recibe, en general la tarifa que le cobran actualmente le parece:
 1. Muy alta 2. Alta 3. Adecuada 4. Baja

Aspectos de mejora

32. En general ¿cómo calificaría la calidad del servicio de TPC?

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---
33. ¿Qué otros medios de transporte alternativos considera que deberían habilitarse? _____
34. ¿Qué propone para mejorar la calidad del servicio de TPC? _____
- _____
- _____

Fuente: Elaboración propia (2023)

El proceso de participación para conocer la percepción de los usuarios del TPC sobre la calidad con que se presta este servicio se llevó a cabo durante los meses de mayo-junio, y agosto-septiembre de 2023, el corte derivado del periodo vacacional de verano se debe al sesgo que el cambio en la dinámica puede generar. Para levantar la información se realizaron encuestas presenciales individuales dirigida a usuarios del TPC, para lo cual se tuvo una muestra de 414 ciudadanos usuarios, con un 95 por ciento de confiabilidad, estas encuestas se realizaron en 48 de los principales paraderos de la ciudad de Guanajuato desde Valenciana hasta Puentecillas y, para algunos casos, en ambas direcciones, tomando como criterio de selección los más concurridos y en tres horarios (por la mañana, medio día y en la tarde).

Con la finalidad de complementar los resultados de la encuesta presencial, se generó una encuesta en línea con el mismo formato, apoyados de la interfaz para formularios *Google Forms*, obteniendo como resultado la participación de 219 usuarios, para un total de 633 encuestas completadas.

El objetivo es identificar cuáles son los aspectos que requieren atención de manera puntual y prioritaria para mejorar la condición en la que se presta el servicio desde la perspectiva de los usuarios. La encuesta considera datos generales del encuestado, datos simplificados de origen-destino, aspectos físicos de las unidades, específicos de la prestación del servicio, así como de los operadores, gasto y tarifa y, finalmente de manera abierta, los aspectos de mejora desde la propuesta del usuario.

La encuesta está enfocada a usuarios en general y además se consideró a la población joven menor a 16 años, seleccionando paraderos con escuelas secundarias y/o primarias cercanas, donde los estudiantes tomaran la ruta y enfocada a aquellos que lo hacían de manera independiente (sin la compañía de padres o familiares adultos), con un formato simplificado de la encuesta general (Ver Figura 2. Encuesta para jóvenes). Sus resultados se presentan en el apartado 2.2 de este documento.

Figura 36- Encuesta de percepción de calidad para jóvenes usuarios del servicio de transporte público de Guanajuato.

IMPLAN
guanajuato

Encuestador: _____ Folio: _____ Lugar: _____ Hora: _____

Encuesta de percepción de calidad para jóvenes usuarios del servicio de transporte público colectivo (Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato)

Datos encuestado: 1. Edad: _____ 2. Sexo: _____

3. ¿Desde que edad viajas solo en transporte público? _____

4. En casa, ¿Te enseñaron a viajar solo en TPC? Sí No

5. ¿Te sientes segur@ viajando en TPC? (Trato/asaltos/accidentes) Sí No

¿Por qué? _____

6. ¿Te parece cómodo el TPC? - +

(Asientos, que se llene, escalones para subir, etc.)

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

El operador o el cobrador te trata:

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

7. ¿Qué te gustaría mejorar del TPC? _____

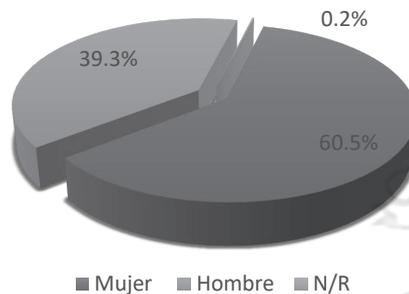
Fuente: Elaboración propia (2023)

2. Encuestas de percepción de calidad para usuarios del transporte público colectivo (TPC).

2.1. Resultados de la encuesta general de percepción de calidad.

1. Edad de los usuarios encuestados.
Fueron encuestados un total de 633 usuarios de entre 14 y 86 años, la edad promedio fue de 37.8 años, 295 fueron mayores a 37 años, y 338 de entre 14 y 37 años.
2. Sexo de los usuarios encuestados.
Del total de encuestados, 383 fueron mujeres con el 60.5 por ciento, de edades entre los 15 y 76 años, y, 249 hombre con el 39.3 por ciento de edades entre los 14 y 86 años, un encuestado abstuvo su respuesta.

Figura 37- Total de usuarios encuestados por sexo.

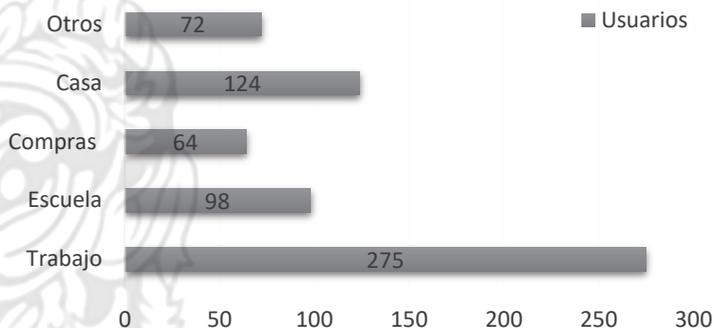


3. Motivo del viaje.
Del total de usuarios encuestados 272, el 43 por ciento respondió que se trasladaba con motivos al trabajo, seguido de dirigirse a casa con el 20 por ciento, ir a la escuela el 15 por ciento. Mientras que los traslados por compras representan el 10 por ciento. Otros motivos como: visita, ocio, deporte, clases/talleres, ir al médico, etc., representan el 11 por ciento del total de los viajes.

Tabla 30. Motivos de viajes en TPC.

	Trabajo	Escuela	Compras	Casa	Otros
Usuarios	275	98.0	64	124	72.0
Porcentaje (%)	43	15	10	20	11

Figura 38- Motivo de viajes por cantidad de usuarios encuestados.



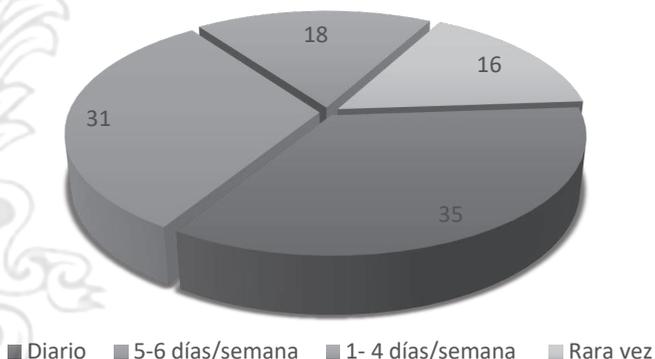
4. Frecuencia con la que viaja en TPC.

221 usuarios con el 35 por ciento respondieron que utilizan el transporte público diariamente, el 31 por ciento lo utiliza de 5 a 6 días a la semana, 1 a 4 días a la semana el 18 por ciento, y el 16 por ciento en rara ocasión.

Tabla 31. Frecuencia de viajes en TPC.

	Diario	5-6 días/semana	1- 4 días/semana	Rara vez
Usuarios	221	198	113	101
Porcentaje (%)	35	31	18	16

Figura 39- Frecuencia de viajes por porcentaje.



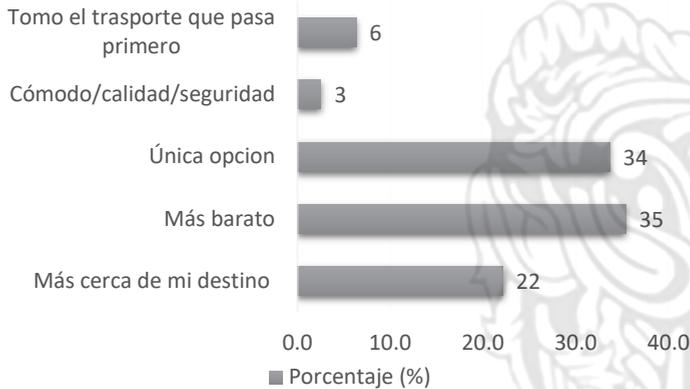
5. Razón por la que escoge utilizar el TPC.

El 22 por ciento de los encuestados utilizan el TPC por la cercanía en que este los deja de su destino, el 35 por ciento lo utilizan por el costo más económico que otras opciones de transporte público, como única opción el 34 por ciento, mientras que el 3 por ciento lo eligen por razones de calidad como comodidad y seguridad, y el 6 por ciento seleccionan la opción de transporte que puedan tomar primero para llegar a su destino.

Tabla 32. Motivos por los que elije viajar en el TPC.

Respuesta	Más cerca de mi destino	Más barato	Única opción	Cómodo/calidad/seguridad	Tomo el transporte que pasa primero
Cantidad	140	224.0	213	16	40
Porcentaje (%)	22	35	34	3	6

Figura 40- Motivos por los que elije el transporte público por porcentaje.



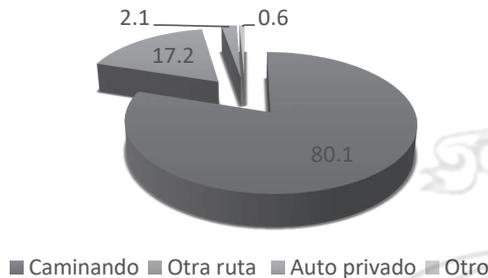
6. Cómo llega al paradero donde aborda la unidad.

Relacionado con la distancia que deben recorrer al paradero donde abordarán la unidad, el 80.1 por ciento llega caminando, el 17.2 por ciento lo hace traspordando en otra, el 2.1 por ciento llega en auto privado, para acceder al paradero donde abordarán la unidad que los lleve a su destino y el 0.6 por ciento accede al paradero de otras maneras, que pueden ser en otro tipo de transporte.

Tabla 33. Modo de llegada al paradero de abordaje.

	Caminando	Otra ruta	Auto privado	Otro
Usuarios	507	109	13	4
Porcentaje (%)	80.1	17.2	2.1	0.6

Figura 41- Modo de llegada al paradero de abordaje por porcentaje.



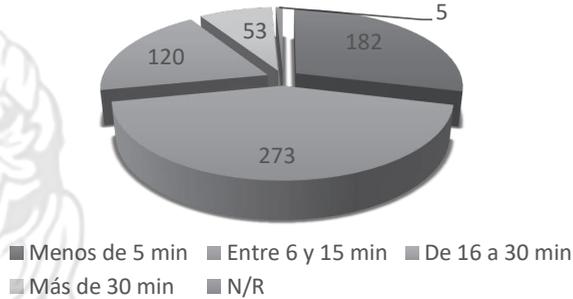
6.1. Tiempo que le toma este recorrido.

Para llegar al paradero donde abordan su ruta al 43.1 por ciento le toma entre 6 y 15 minutos, el 19 por ciento debe recorrer entre 16 y 30 minutos, el 28.8 por ciento lo hace en menos de 5 minutos, y el 8.4 por ciento requiere de un tiempo mayor a 30 minutos para acceder al paradero, 5 usuarios encuestados no respondieron.

Tabla 34. Tiempo para llegar al paradero de abordaje.

Respuesta	Menos de 5 min	Entre 6 y 15 min	De 16 a 30 min	Más de 30 min	N/R
Cantidad	182	273	120	53	5
Porcentaje (%)	28.8	43.1	19	8.4	0.8

Figura 42- Tiempo para llegar al paradero de abordaje por número de usuarios.

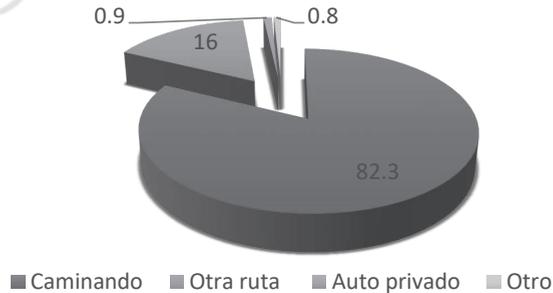


7. Cómo llega a su destino desde el paradero donde desciende de la unidad.
 Relacionado con la distancia que deben recorrer del paradero donde descienden de la unidad a su destino, el 82.3 por ciento lo hace caminando, el 16 por ciento lo hace tomando otra ruta de TPC, el 0.9 por ciento termina su recorrido en auto privado, y el 0.8 por ciento dijo llegar de otro modo.

Tabla 35. Modo de llegada al su destino al descender de la unidad.

	Caminando	Otra ruta	Auto privado	Otro
Cantidad	521	101.0	6	5
Porcentaje (%)	82.3	16	0.9	0.8

Figura 43- Modo de llegada al su destino al descender de la unidad por porcentaje.

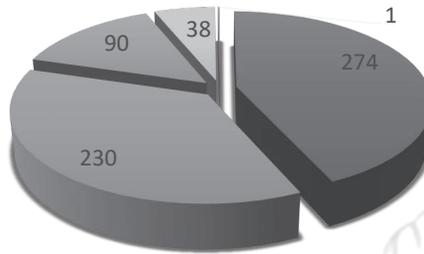


- 7.1. ¿Cuánto tiempo le toma este recorrido?
 Para llegar a su destino tras descender de la unidad al 43.3 le toma menos de 5 minutos, el 36.3 por ciento llega entre 6 y 15 minutos, al 14.2 por ciento le toma entre 16 y 30 minutos, y el 8.4 por ciento requiere de un tiempo mayor a 30 minutos para acceder al paradero, 5 usuarios encuestados no respondieron, y, el 6 por ciento debe invertir más de 30 minutos para llegar.

Tabla 36. Tiempo para llegar a su destino tras descender de la unidad.

Respuesta	Menos de 5 min	Entre 6 y 15 min	De 16 a 30 min	Más de 30 min	N/R
Cantidad	274	230	90	38	1
Porcentaje (%)	43.3	36.3	14.2	6	0.2

Figura 44- Tiempo para llegar a su destino tras descender por número de usuarios.



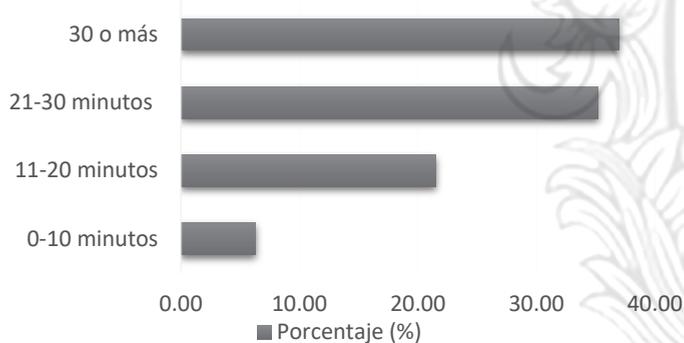
■ Menos de 5 min ■ Entre 6 y 15 min ■ De 16 a 30 min
 ■ Más de 30 min ■ N/R

8. Tiempo aproximado que demora la unidad para llegar a su paradero de destino. La mayor parte de los viajes con el 37 por ciento toman más de 30 minutos, seguido de los recorridos que se realizan entre los 21 y 30 minutos, el 21 por ciento toma de 11 a 20 minutos, y solo al 6 por ciento le toma menos de 10 minutos.

Tabla 37. Tiempo que demora la unidad para llegar al paradero de destino.

	0-10 minutos	11-20 minutos	21-30 minutos	30 o más
Usuarios	40	136	223	234
Porcentaje (%)	6	21	35	37

Figura 45- Tiempo que demora la unidad para llegar al paradero de destino por porcentaje.



Percepción de calidad respecto a las unidades con las que se brinda el servicio de TPC:

9. Cómo calificaría la iluminación al interior de la unidad. Durante los horarios en que es necesaria o al interior de los túneles la iluminación se percibe como regular por el 33 por ciento de los usuarios, mientras que el 26.1 por ciento opinan que es buena, seguido del 19.9 por ciento que la considera mala. El 12 por ciento considera que la iluminación es muy buena, y el 8.8 por ciento muy mala. Un encuestado no respondió.

Tabla 38. Calidad de iluminación al interior de la unidad.

	Muy mala	Mala	Regular	Buena	Muy buena	N/R
Usuarios	56	126	209	165	76	1
Porcentaje (%)	8.8	19.9	33	26.1	12	0.2

10. El estado en que generalmente se encuentran los asientos.

Se percibe como regular por 234 usuarios encuestados con el 37 por ciento, mientras que el 26 por ciento perciben el estado como malo, seguido del 16 por ciento que lo considera muy malo, el 15 por ciento lo considera bueno y el 6 por ciento muy bueno.

Tabla 39. Estado de los asientos en la unidad.

	Muy malo	Malo	Regular	Bueno	Muy bueno
Usuarios	104	166	234	94	35
Porcentaje (%)	16	26	37	15	6

11. Limpieza general de la unidad.

Este aspecto se percibe como regular por el 33 por ciento de los usuarios encuestados, el 23 por ciento la considera mala, y el 12 por ciento muy mala, mientras que el 20 por ciento y el 12 por ciento la consideran buena y muy buena respectivamente.

Tabla 40. Limpieza de la unidad.

	Muy mala	Mala	Regular	Buena	Muy buena
Usuarios	78	143	209	124	79
Porcentaje (%)	12	23	33	20	12

12. El estado interior de la unidad.

Este aspecto incluye elementos como pasamanos, escalones, pintura, ventanas, señalética interior, etc., se percibe como regular por el 36 por ciento de los usuarios encuestados, el 28 por ciento lo considera malo y el 10 por ciento muy malo, mientras que el 20 por ciento y el 6 por ciento de los encuestados lo perciben como bueno y muy bueno respectivamente.

Tabla 41. Estado general al interior de la unidad.

	Muy malo	Malo	Regular	Bueno	Muy bueno
Usuarios	65	175	229	125	39
Porcentaje (%)	10	28	36	20	6

13. El estado exterior de la unidad.

Este aspecto incluye elementos como pintura, autopartes (polveras, defensas, faros, ventanas, etc.), señalética/derroteros de ruta, número económico de unidad, etc., el 36 por ciento de los usuarios encuestados opina que es regular, el 24.3 por ciento opina que es bueno, seguido del 22.6 por ciento que lo perciben como malo, el 10.7 por ciento lo perciben como muy malo, y el 6.2 por ciento opina que es muy bueno. Un usuario no respondió.

Tabla 42. Estado general del exterior de la unidad.

	Muy malo	Malo	Regular	Bueno	Muy bueno	N/R
Usuarios	68	143	228	154	39	1
Porcentaje (%)	10.7	22.6	36	24.3	6.2	0.2

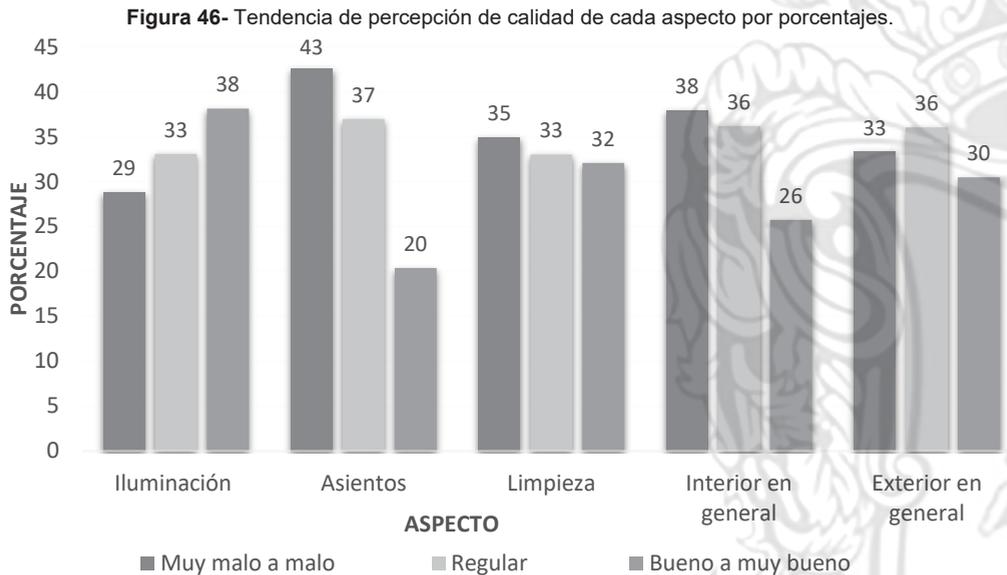
En un comparativo sobre las respuestas obtenidas en las preguntas 9 a 14 sobre la calidad y estado de conservación de los aspectos físicos de la unidad, considerando las respuestas obtenidas bajo regular que van de malo a muy malo, y sobre regular que van de bueno a muy bueno, se tiene que si bien en las 5 categorías cada aspecto consultado el mayor porcentaje de usuarios respondió que es regular, la mayor parte de los usuarios se inclina a que la calidad que se les ofrece va de mala a muy mala a excepción de la iluminación, que la mayoría de ellos encuestados se inclinó a que va de buena a muy buena.

Tabla 43. Totales por aspecto físico sobre la tendencia de percepción de calidad.

	Iluminación	Asientos	Limpieza	Interior en general	Exterior en general
Muy malo a malo	29	43	35	38	33
Regular	33	37	33	36	36
Bueno a muy bueno	38	20	32	26	30
N/R	0	0	0	0	0
Total	100	100	100	100	100

La siguiente gráfica muestra con barras rojas los totales de malo a muy malo, con barras amarillas los totales sobre la percepción de una calidad regular, y con barras verdes los totales que van de bueno a muy bueno.

Se puede observar la tendencia predominante entre las opiniones sobre calidad que van de malo a muy malo, seguido por regular y en menores proporciones de bueno a muy bueno.



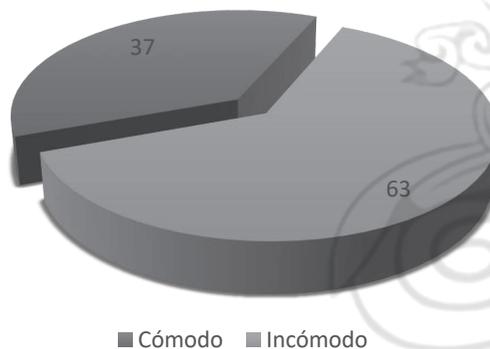
14. Considera que el TPC es cómodo o incómodo.

Complementariamente se consultó sobre la percepción de comodidad de las unidades con las que se brinda el servicio, obteniendo que 235 encuestados, con el 37 por ciento opina que son cómodas, mientras que 398 encuestados con el 63 por ciento, opina que son incómodas.

Tabla 44. Comodidad percibida sobre el TPC.

	Cómodo	Incómodo
Usuarios	235	398
Porcentaje (%)	37	63

Figura 47- Comodidad percibida sobre el TPC por porcentaje.

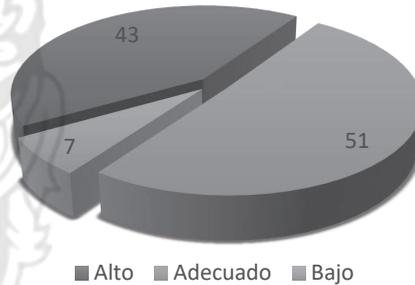


15. Cuando las unidades llevan música en sus trayectos. Sobre el volumen de la música al interior de las unidades durante los trayectos, el 51 por ciento de los encuestados lo percibe como adecuado, el 43 por ciento lo considera como alto, y, el 7 por ciento como bajo.

Tabla 45. Volumen de la música al interior de la unidad.

	Alto	Adecuado	Bajo
Usuarios	270	320	43
Porcentaje (%)	43	51	7

Figura 48- Volumen de la música al interior de la unidad por porcentaje.



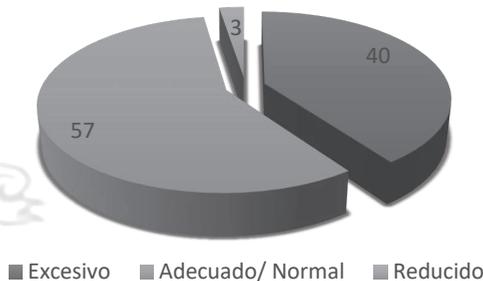
Percepción de calidad sobre aspectos enfocados a la prestación del servicio de TPC:

16. Tiempo invertido en el traslado a bordo de la unidad de paradero origen a paradero destino. El 40 por ciento de los usuarios encuestados consideran que el tiempo que invierten en trasladarse a su destino en TPC es excesivo, el 57 por ciento lo percibe como adecuado o normal, y, el 3 por ciento considera que el tiempo es reducido.

Tabla 46. Tiempo invertido en trasladarse en TPC.

	Excesivo	Adecuado/ Normal	Reducido
Usuarios	254	363	16
Porcentaje (%)	40	57	3

Figura 49- Tiempo invertido en trasladarse en TPC por porcentaje.

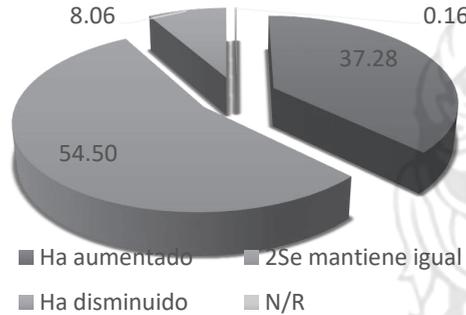


17. El tiempo que invierte en trasladarse en TPC en los últimos años disminuyó, aumento o se mantiene igual. Asimismo, relacionado con el tiempo de traslado, el 54.5 por ciento de los usuarios encuestados opina que a, el tiempo que invierten en trasladarse se mantiene igual, el 37.3 por ciento considera que al paso de los años el tiempo de traslado ha aumentado, mientras que el 8.1 por ciento considera que el tiempo disminuyó. Un usuario no respondió.

Tabla 47. Tiempo invertido en trasladarse en TPC al paso de los años.

	Ha aumentado	Se mantiene igual	Ha disminuido	N/R
Usuarios	236	345	51	1
Porcentaje (%)	37.3	54.5	8.1	0.2

Figura 50- Tiempo invertido en trasladarse en TPC al paso de los años por porcentaje.

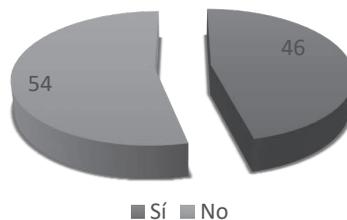


18. El TPC le permite calcular el tiempo que le tomará llegar a su destino. Acorde con los horarios de las rutas, frecuencia de paso y tiempo de traslado, 340 usuarios encuestados con el 54 por ciento considera que no les es posible calcular el tiempo que le tomará llegar a su destino en TPC. Mientras que 293 encuestados con el 46 por ciento considera que le es posible calcular este tiempo.

Tabla 48. Posibilidad para calcular tiempo de llegada a destino.

	Sí	No
Usuarios	293	340
Porcentaje (%)	46	54

Figura 51- Posibilidad para calcular tiempo de llegada a destino por porcentaje.

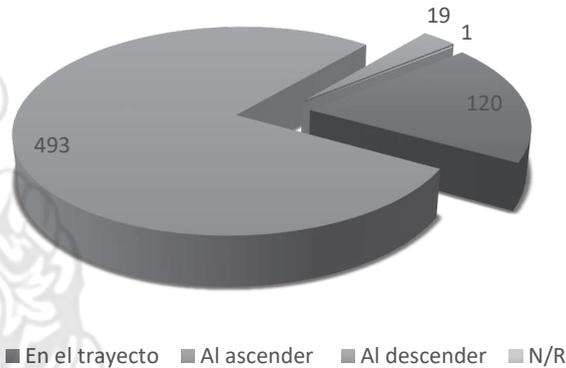


19. Momento en que realiza el pago de su pasaje. El 77.9 por ciento de los encuestados respondieron que el realizan el pago de su tarifa al ascender a la unidad, el 19 por ciento respondió que lo realiza durante el trayecto, y, el 3 por ciento al descender. Un encuestado no respondió.

Tabla 49. Momento de realizar el pago del pasaje.

	En el trayecto	Al ascender	Al descender	N/R
Usuarios	120	493	19	1
Porcentaje (%)	19	77.9	3	0.2

Figura 52- Momento de realizar el pago del pasaje por porcentaje.

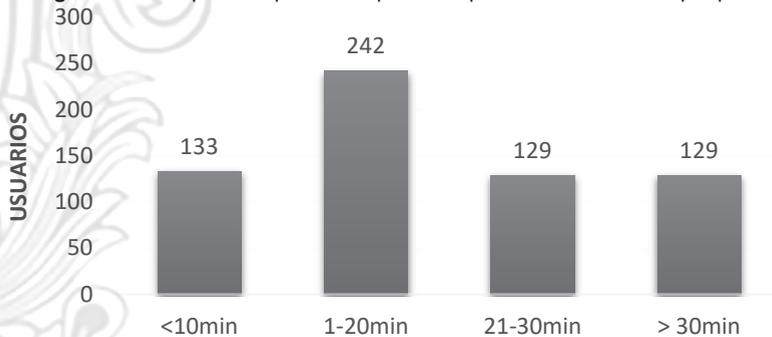


20. Tiempo aproximado que espera la unidad en el paradero.
 242 usuarios con el 38 por ciento espera el paso de su ruta entre 11 y 20 minutos, el 21 por ciento durante 11 minutos, seguido del 21 por ciento que espera menos de 10 minutos, mientras que el 20 por ciento espera la unidad de 21 a 30 minutos, al igual con el 20 por ciento 129 usuarios respondieron esperar más de 30 minutos en el paradero para abordar la unidad.

Tabla 50. Tiempo de espera en el paradero para abordar la unidad.

	<10min	11-20min	21-30min	> 30min
Usuarios	133	242	129	129
Porcentaje (%)	21	38	20	20

Figura 53- Tiempo de espera en el paradero para abordar la unida por porcentaje.

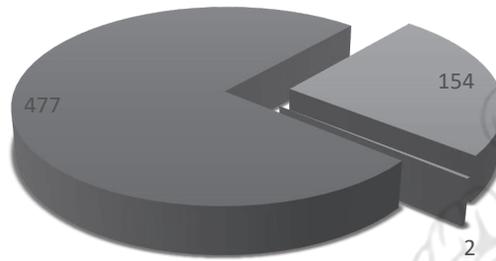


21. Quien cobra el pasaje.
 El 75.4 por ciento respondieron que la tarifa les es cobrada por el operador de la unidad, mientras que el 24.3 por ciento respondió que paga su tarifa a un asistente. Un encuestado no respondió.

Tabla 51. Tiempo de espera en el paradero para abordar la unidad.

	Operador	Asistente	N/R
Usuarios	477	154	2
Porcentaje (%)	75.4	24.3	0.3

Figura 54- Tiempo de espera en el paradero para abordar la unida por porcentaje.



■ Operador ■ Asistente ■ N/R

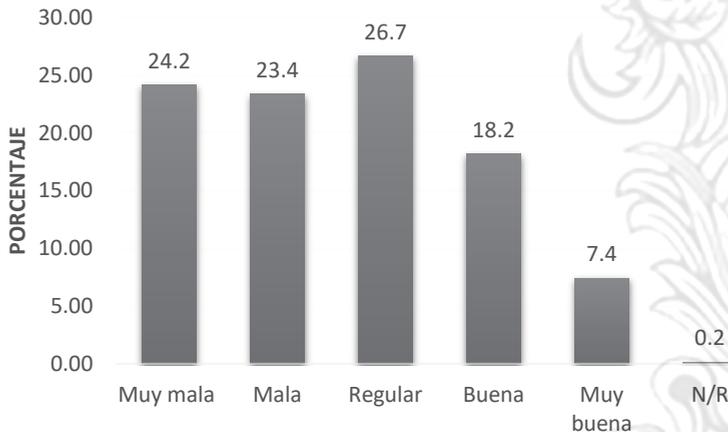
22. Opinión sobre la condición de los paraderos donde espera la unidad.

Respecto a la calidad percibida sobre los paraderos en los que esperan las rutas, el 26.7 por ciento opina que la calidad es regular, el 24.2 por ciento opina que la calidad es muy mala seguido del 23.4 por ciento que opina que la calidad es mala. Mientras que el 18.2 por ciento y el 7.4 por ciento opinan que la calidad es buena y muy buena respectivamente. Un encuestado no respondió.

Tabla 52. Calidad percibida del paradero.

	Muy mala	Mala	Regular	Buena	Muy buena	N/R
Usuarios	153	148	169	115	47	1
Porcentaje (%)	24.2	23.4	26.7	18.2	7.4	0.2

Figura 55- Calidad percibida del paradero por porcentaje.



Percepción de calidad sobre aspectos relacionados por el servicio ofrecido por el operador de la unidad.

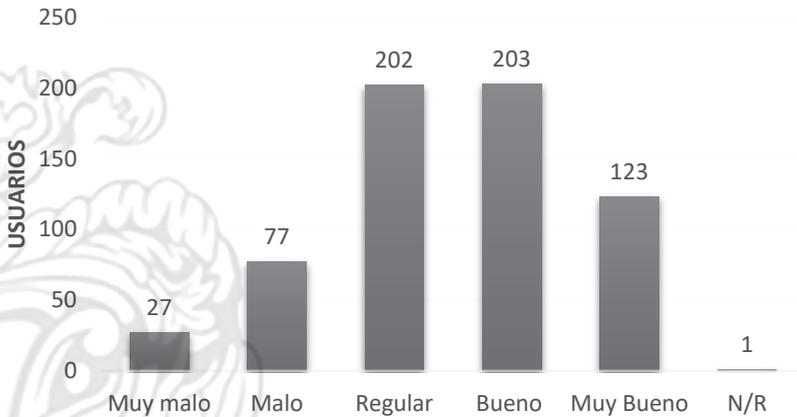
23. Trato que recibido por parte del operador de la unidad.

Respecto a este aspecto del servicio, el 32.1 por ciento opinan que el trato que reciben del operador de la unidad es bueno, el 31.9 por ciento lo percibe como regular, mientras que el 19.4 por ciento lo percibe como muy bueno, el 12.2 por ciento lo percibe como malo y el 4.3 por ciento lo percibe como muy malo. Un encuestado no respondió.

Tabla 53. Servicio ofrecido por el operador de la unidad.

	Muy malo	Malo	Regular	Buena	Muy Bueno	N/R
Usuarios	27	77	202	203	123	1
Porcentaje (%)	4.3	12.2	31.9	32.1	19.4	0.2

Figura 56- Servicio ofrecido por el operador de la unidad por porcentaje.



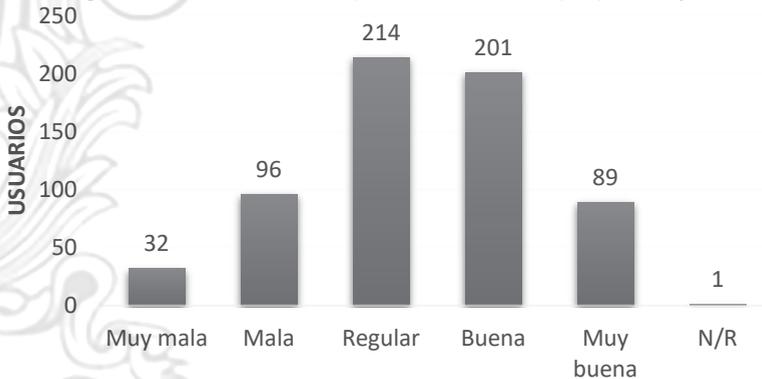
24. Cómo calificaría la presentación del operador.

La presentación del operador fue calificada como regular por el 33.8 por ciento de los usuarios encuestados, mientras que el 31.8 por ciento la califica como buena, el 15.2 por ciento la califica como mala y el 5.1 por ciento como muy mala, el 14.1 la califica como muy buena. Un usuario no respondió.

Tabla 54. Presentación del operador de la unidad.

	Muy mala	Mala	Regular	Buena	Muy buena	N/R
Usuarios	32	96	214	201	89	1
Porcentaje (%)	5.1	15.2	33.8	31.8	14.1	0.2

Figura 57- Presentación del operador de la unidad por porcentaje.



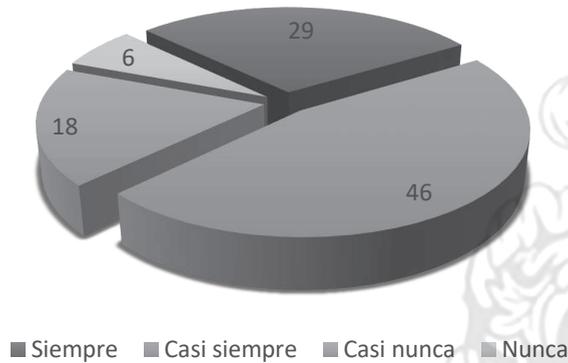
25. Tiempo que el operador se toma para que los usuarios desciendan o asciendan de la unidad.

Este aspecto fue calificado como casi siempre suficiente por el 46 por ciento de los encuestados, siempre suficiente por el 29 por ciento, mientras que casi nunca el 18 por ciento, y, nunca por el 6 por ciento.

Tabla 55. Tiempo brindado por el operador para ascender/descender de la unidad.

	Siempre	Casi siempre	Casi nunca	Nunca
Usuarios	184	294	114	41
Porcentaje (%)	29	46	18	6

Figura 58- Tiempo brindado por el operador para ascender/descender de la unidad por porcentaje.



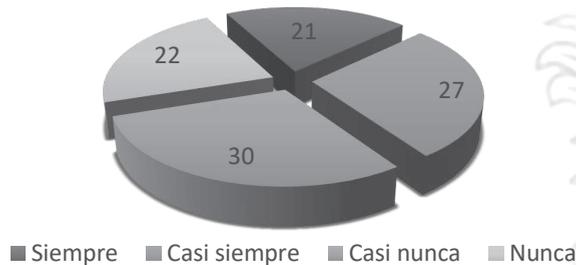
26. Regularmente recibe su boleto al pagar.

El 30 por ciento respondió que casi nunca recibe su boleto al realizar el pago de la tarifa, el 27 por ciento respondió que casi siempre lo recibe, mientras que el 22 por ciento respondió que nunca recibe su boleto, el 21 respondieron que siempre lo reciben.

Tabla 56. Frecuencia con la que recibe su boleto al pagar.

	Siempre	Casi siempre	Casi nunca	Nunca
Usuarios	131	174	187	141
Porcentaje (%)	21	27	30	22

Figura 59- Frecuencia con la que recibe su boleto al pagar por porcentaje.



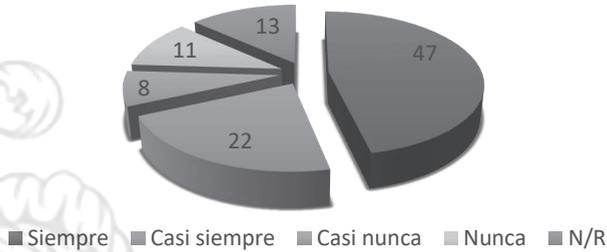
27. Normalmente, al recibir su boleto, este corresponde a la tarifa que pagó.

Dado que existen boletos que corresponden al tipo de tarifa (completa o preferente), respecto al boleto entregado, el 47 por ciento de los encuestados respondió que este siempre corresponde a la tarifa que pagó, el 22 por ciento respondió que casi siempre, mientras que el 11 por ciento y el 8 por ciento respondió que nunca y casi nunca este corresponde respectivamente. En esta pregunta el 13 por ciento de los usuarios se abstuvieron de responder.

Tabla 57. Frecuencia en que recibe su boleto

	Siempre	Casi siempre	Casi nunca	Nunca	N/R
Usuarios	295	137	49	68	84
Porcentaje (%)	47	22	8	11	13

Figura 60- Porcentaje de frecuencia en que se recibe el boleto



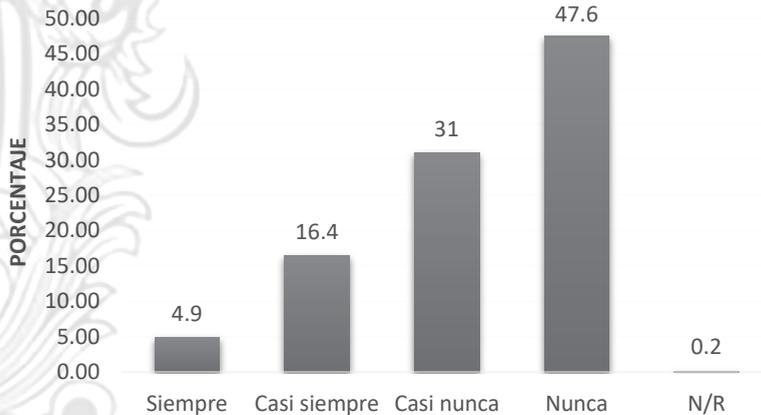
28. Se respeta el cupo máximo de la unidad.

Respecto al cupo de pasajeros que la unidad de TPC transporta, el 47.7 por ciento percibe que nunca se respeta, el 31 por ciento percibe que casi nunca se respeta, mientras que el 16.4 por ciento y el 4.9 por ciento percibe que casi siempre y siempre respectivamente se respeta el número máximo de usuarios que la unidad debe transportar. Un usuario no respondió.

Tabla 58. Es respetado el cupo máximo de la unidad.

Respuesta	Siempre	Casi siempre	Casi nunca	Nunca	N/R
Cantidad	31	104	196	301	1
Porcentaje (%)	4.9	16.4	31	47.6	0.2

Figura 61- Es respetado el cupo máximo de la unidad por porcentaje.



Percepción sobre el gasto de los usuarios para trasladarse en TPC.

29. Tipo de tarifa que paga.

Del total de usuarios encuestados el 76.9 por ciento paga la tarifa completa, mientras que el 22.6 por ciento restante paga tarifa preferente.

Tabla 59. Tipo de tarifa que paga.

	Completa	Preferente	N/R
Usuarios	487	143	3
Porcentaje (%)	76.9	22.6	0.5

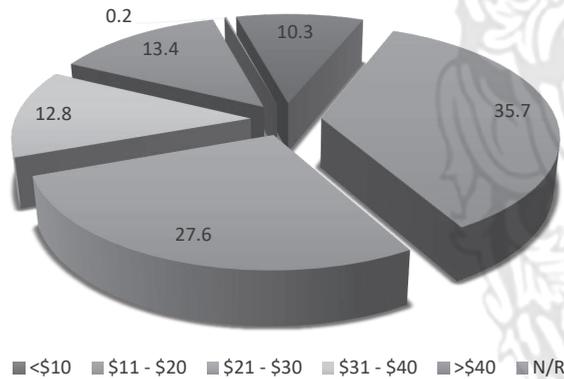
30. Del total de viajes realizados, cuanto gasta para trasladarse en TPC al día.

Considerando que algunos usuarios requieren realizar dos o más viajes o trasbordos, el 35.7 por ciento respondió que gasta de \$11 a \$20 al día, el 27.6 por ciento gasta de \$21 a \$30, seguido del 13.4 por ciento que gasta más de \$40 al día, el 12.8 por ciento gasta de \$31 a \$40, y solo el 10.3 por ciento gasta menos de 10 por ciento en sus viajes cotidianos. Un encuestado no respondió.

Tabla 60. Gasto aproximado en TPC por día.

	<\$10	\$11 - \$20	\$21 - \$30	\$31 - \$40	>\$40	N/R
Usuarios	65	226	175	81	85	1
Porcentaje (%)	10.3	35.7	27.6	12.8	13.4	0.2

Figura 62- Gasto aproximado en TPC por día por porcentaje.

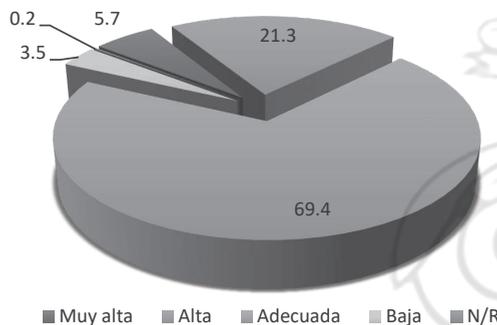


31. De acuerdo al servicio recibido, la tarifa que paga le parece:
 Acorde a la calidad percibida del servicio que se les brinda, el 69.4 por ciento considera que la tarifa que paga es adecuada, el 21.3 por ciento y el 5.7 por ciento opina que la tarifa es alta y muy alta respectivamente, mientras que el 3.5 por ciento opina que la tarifa es baja. Un encuestado no respondió.

Tabla 61. Percepción sobre tarifa pagada acorde a la percepción de calidad sobre el servicio recibido.

	Muy alta	Alta	Adecuada	Baja	N/R
Usuarios	36	135	439	22	1
Porcentaje (%)	5.7	21.3	69.4	3.5	0.2

Figura 63- Percepción sobre tarifa pagada acorde a la percepción de calidad sobre el servicio recibido por porcentaje.



Aspectos de mejora acorde a la percepción general del servicio de TPC.

32. Cómo calificaría en general el servicio de TPC.

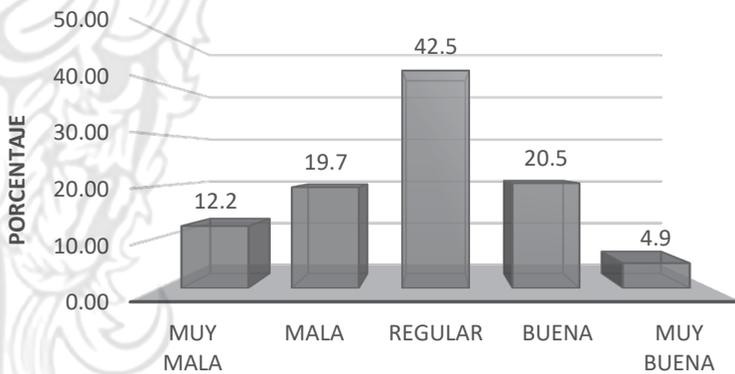
En cuanto al servicio brindado en general, el 42.5 por ciento de los usuarios encuestados califican el servicio de TPC como regular, el 20.5 por ciento lo califica como bueno, mientras que el 19.7 por ciento y el 12.2 por ciento lo califican como malo y muy malo respectivamente, el 4.9 por ciento lo califica como muy bueno. Un encuestado no respondió.

Tabla 62. Calificación sobre el servicio de TPC en general.

	Muy mala	Mala	Regular	Bueno	Muy bueno	N/R
Usuarios	77	125	269	130	31	1
Porcentaje (%)	12.2	19.7	42.5	20.5	4.9	0.2

La tendencia se inclina sobre una percepción de mala a muy mala y regular sobre el servicio prestado de manera general.

Figura 64- Calificación sobre el servicio de TPC en general por porcentaje.



33. Que medios de transporte alternativos considera que deberían habilitarse.

Esta pregunta se realizó de manera abierta, algunas de las respuestas obtenidas contienen más de una opción, por lo que las respuestas se categorizaron y se obtuvieron los siguientes resultados sobre otros medios de transporte que en su opinión deberían habilitarse: el 27.1 por ciento respondió que deberían introducirse unidades más compactas, dentro de esta respuesta se incluyeron: Urvan, tipo combi, pecera, Van, Sprinter, camión pequeño o unidades pequeñas.

El 21.4 por ciento no dio respuesta a esta pregunta. El 11.5 por ciento respondió que no es necesario habilitar algún otro medio, algunas respuestas incluyeron que es preferible mejorar el servicio actual, o que por la condición de la infraestructura no es posible habilitar otro medio distinto.

El 7.5 por ciento respondió que es necesario habilitar la movilidad ciclista, algunas respuestas fueron: bicicleta, ciclovías seguras o rutas ciclistas, renta de bicicletas.

El 3.5 por ciento respondió que debería habilitarse un metro o tren, algunas respuestas incluyeron que este fuera de escala intermunicipal/estatal. El 2.7 por ciento respondió que deberían habilitarse mototaxis o bicitaxis, algunas respuestas incluyeron que podrían localizarse principalmente los bicitaxis en la zona centro e incluir el servicio para los visitantes.

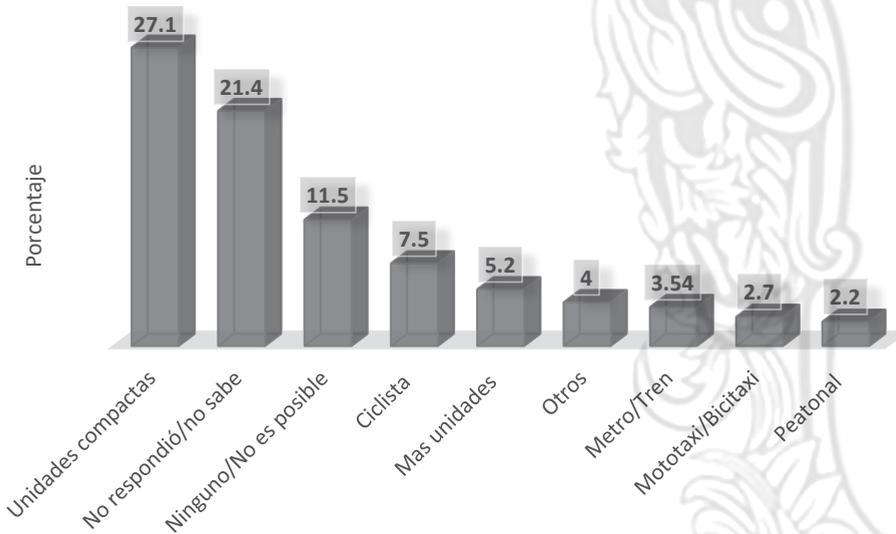
El 2.2 por ciento opinó que debería habilitarse la movilidad peatonal, algunas respuestas incluyeron: rutas o espacios peatonales, banquetas.

El 4 por ciento respondió categorías distintas al objetivo de la pregunta o solo con una repetición.

Tabla 63. Otros medios de transporte que podrían habilitarse.

Modo/elemento a habilitar	Porcentaje
Unidades compactas	27.1
No respondió/no sabe	21.4
Ninguno/No es posible	11.5
Ciclista	7.5
Mas unidades	5.2
Otros	4
Metro/Tren	3.5
Mototaxi/Bicitaxi	2.7
Peatonal	2.2
Total	85.1

Figura 65- Otros medios de transporte que podrían habilitarse por porcentaje.



El 14.9 por ciento restante se distribuye en respuestas como: taxi colectivo, cuyo funcionamiento es a través de rutas definidas con una tarifa baja, vehículo articulado, un teleférico o funicular algunas respuestas sugirieron rutas y que se enfocara a la población local, trolebús o tranvía, que se reemplace la flota con vehículos nuevos y de mejor calidad, que se diseñe y habilite un sistema de transporte integrado multimodal, que se utilicen vehículos híbridos o eléctricos, el uso de transporte público complementario (servicio a través de apps o plataformas).

Que exista transporte exclusivo escolar para estudiantes, vehículos adaptados para personas con discapacidad y personas mayores. Así como que se promueva la iniciativa de auto compartido, y finalmente un carril exclusivo para transporte público.

Tabla 64. Otras respuestas.

Modo/elemento a habilitar
Taxi colectivo
Vehículo articulado (oruga)
Teleférico/funicular
Trolebús/tranvía
Vehículos de mejor calidad/nuevos
Ningún otro

Sistema de transporte integrado/multimodal
Vehículos híbridos/eléctricos
Transporte público complementario
Unidades más grandes
Transporte exclusivo escolar/estudiantes
Vehículos adaptados para personas con discapacidad
Vehículos adaptados a personas mayores
Iniciativa de auto compartido
Carril exclusivo para transporte público

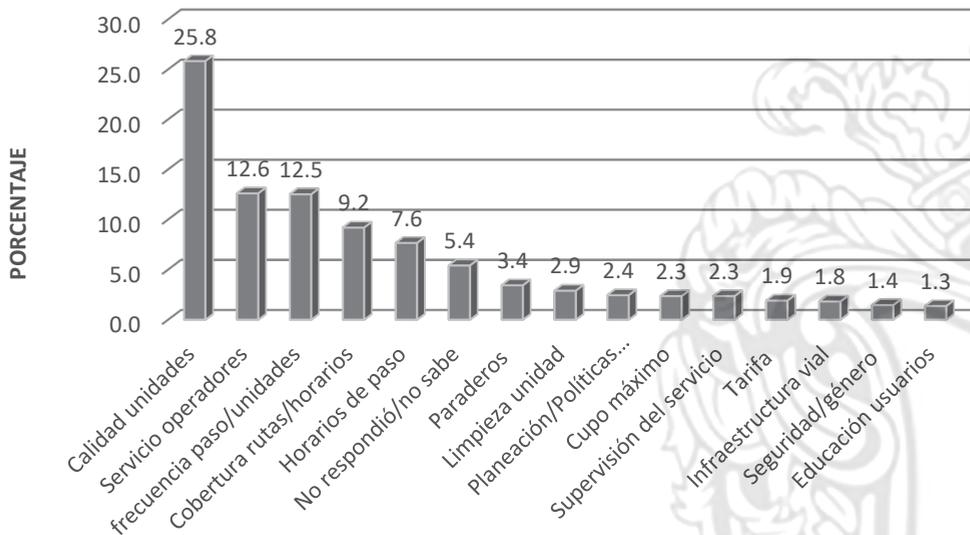
34. Propuestas para mejorar la calidad del servicio de TPC. Asimismo, cuando se les consulto de manera abierta sobre su propuesta o propuestas para mejorar la calidad del este servicio, se obtuvieron respuestas con más de una opción, las opciones se categorizaron y las principales respuestas obtenidas fueron:

- Mejorar la calidad y el mantenimiento general de las unidades con el 25.8 por ciento, seguido de mejorar el servicio y la capacitación constante de los operadores con el 12.6 por ciento, mejorar los tiempos de traslado/reducir los lapsos en la frecuencia de paso o mayor número de unidades para reducir la frecuencia de paso con el 12.5 por ciento.
- Ampliar cobertura en zonas donde es necesario (Santa Teresa, San Javier, Arroyo Verde, Cervera, Las teresas-Zona Sur, fueron algunas opciones) y/o ampliar horarios del servicio/ampliar número de rutas u horarios en hora pico el 9.2 por ciento; fijar y respetar los horarios del paso de las rutas por los paraderos fue propuesto por el 7.6 por ciento.
- El 5.4 por ciento no respondió esta pregunta. Mejorar condición de los paraderos el 3.4 por ciento que incluyo comentarios como bancas y techo, así como señalética/derroteros de ruta. El 2.9 por ciento la limpieza de la unidad.
- El 2.4 por ciento propuso que existan políticas públicas en materia de movilidad y/o planeación de la movilidad y participación ciudadana. El 2.3 por ciento propuso que se respete el cupo máximo de pasajeros en las unidades, y el 2.3 por ciento que exista supervisión del servicio en general (operadores, rutas, paraderos, etc.).
- El 1.9 por ciento propuso que se mejorara la tarifa, algunas respuestas incluyeron que estarían de acuerdo en pagar más si se mejora la calidad del servicio en general. El 1.8 por ciento mejorar la infraestructura vial, y el 1.4 por ciento que se mejore la seguridad y la perspectiva de género.

Tabla 65. Principales propuestas para mejorar la calidad del transporte público.

Aspecto a mejorar	Porcentaje
Calidad de unidades	25.8
Servicio operadores	12.6
Frecuencia de paso/unidades	12.5
Cobertura rutas/horarios	9.2
Horarios de paso	7.6
No respondió/no sabe	5.4
Paraderos	3.4
Limpieza unidad	2.9
Planeación/Políticas públicas	2.4
Cupo máximo	2.3
Supervisión del servicio	2.3
Tarifa	1.9
Infraestructura vial	1.8
Seguridad/género	1.4
Educación de usuarios	1.3
Total	92.99

Figura 66- Principales propuestas para mejorar la calidad del transporte público.



El 7.01 por ciento restante opinó que otros aspectos que deberían mejorarse son: regular el volumen de la música al interior de la unidad, nuevas tecnologías en el sistema de TPC como introducir un sistema de prepago y pago automatizado, una app y GPS en las unidades, regular la velocidad del TPC, respetar asientos preferentes, reducir la tarifa de taxis fue una de las respuestas obtenidas pese a que este ejercicio fue enfocado al transporte público colectivo, introducir unidades mas chicas, mejorar las condiciones laborales de los operadores (algunas respuestas puntualizaron reducir las jornadas de trabajo), aumentar horarios los fines de semana, sobre las concesiones se obtuvieron respuestas como ampliar los concesionarios o mejorar el modelo existente.

Tabla 66. Otras propuestas.

Aspecto a mejorar
Volumen música
Pago automatizado/App/GPS
Velocidad regulada
Asientos preferentes
Tarifa taxi
Introducir unidades más chicas
Condiciones laborales operadores
Otro
Frecuencia fines de semana
Concesiones (modelo)
Es bueno/no cambie

2.1. Resultados de la encuesta para jóvenes usuarios.

Los resultados de las encuestas para jóvenes fueron los siguientes:

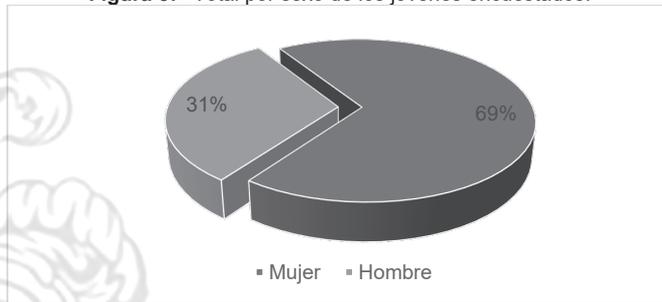
35. Edad de los jóvenes encuestados.

Fueron encuestados 32 jóvenes entre los 11 y 16 años, la edad promedio de los encuestados fue de 11.3 años.

36. Sexo.

Del total de encuestados, el 69 por ciento fueron mujeres, y 31 por ciento fueron hombres.

Figura 67- Total por sexo de los jóvenes encuestados.

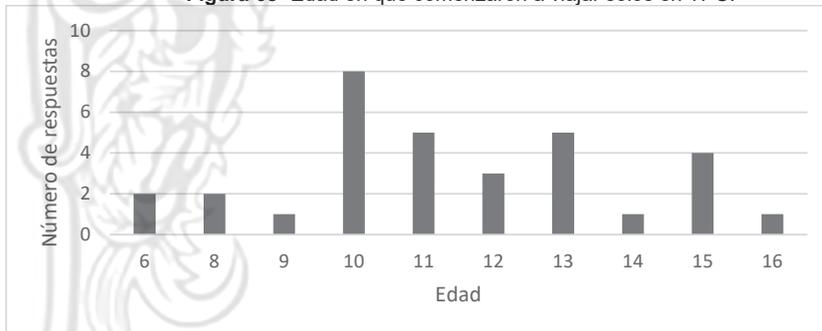


Fuente: Elaboración propia (2023).

37. Edad en que comenzó a viajar solo.

Del total de jóvenes encuestados la edad mínima para viajar en TPC sin compañía de un adulto fue de 6 años, el promedio de edad es 11.3 años.

Figura 68- Edad en que comenzaron a viajar solos en TPC.



Fuente: Elaboración propia (2023).

38. ¿En casa le enseñaron a viajar solo en TPC?

Del total de encuestados 22 jóvenes fueron instruidos en casa para utilizar por sí mismos el TPC con el 69 por ciento, mientras que 10 respondieron que no haber recibido esta instrucción con el 31 por ciento.

Tabla 67. Total instruidos para viajar solos en TPC.

	Si	No
Total	22	10
Porcentaje (%)	69	31

Fuente: Elaboración propia (2023).

39. ¿Se siente seguro viajando en TPC?

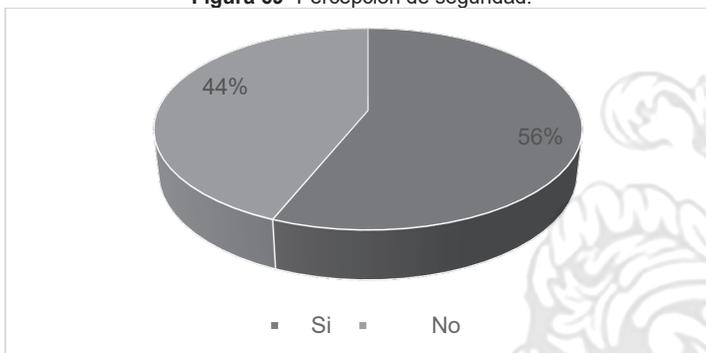
Respecto a la percepción de seguridad, cuando se les consultó, el 56 por ciento de los encuestados respondieron que se sienten seguros al viajar en TPC, mientras que el 44 por ciento respondieron no sentirse seguros utilizando este servicio.

Tabla 68. Percepción de seguridad.

	Si	No
Total	18	14
Porcentaje (%)	56	44

Fuente: Elaboración propia (2023).

Figura 69- Percepción de seguridad.



Fuente: Elaboración propia (2023).

39.1. ¿Por qué?

Para complementar esta respuesta, se les consultó por que se sentían seguros o inseguros viajando solos en TPC.

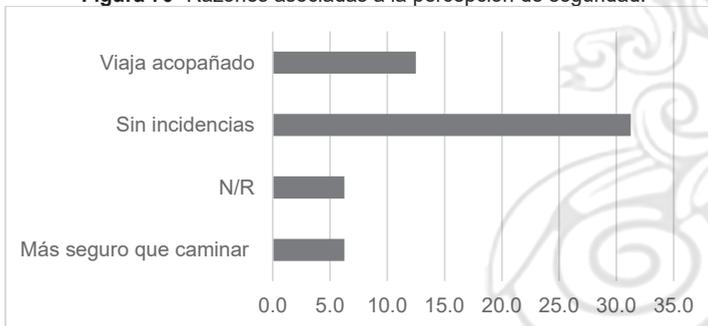
Tabla 69. Razones asociadas a la percepción de seguridad o inseguridad.

Categoría/ Respuesta	Total	Porcentaje (%)	Percepción
Más seguro que caminar	2	6	Seguridad
N/R	2	6	Seguridad
Sin incidencias	10	31	Seguridad
Viaja acompañado	4	13	Seguridad
Se siente generalmente inseguro	1	3	Inseguridad
Violencia de género	4	13	Inseguridad
Trato descortés operador	3	9	Inseguridad
Cupo no respetado	1	3	Inseguridad
Delincuencia/asaltos	3	9	Inseguridad
Inseguro algunas rutas	1	3	Inseguridad
Mala calidad servicio	1	3	Inseguridad

Fuente: Elaboración propia (2023).

Del total de encuestados quienes respondieron sentirse seguros al usar el TPC el 31 por ciento respondió no haber tenido alguna incidencia, el 13 por ciento se siente seguro por que viaja acompañado de compañeros de escuela, 2 por ciento respondieron que es más seguro que caminar y el 2 por ciento restante no respondió (N/R).

Figura 70- Razones asociadas a la percepción de seguridad.



Fuente: Elaboración propia (2023).

Del total de encuestados quienes respondieron que no se sienten seguros al utilizar el TPC, el 13 por ciento respondió haber sufrido algún modo de violencia de género (acoso, sentirse observadas, etc.), el 9 por ciento se siente inseguro a causa del trato descortés del operador, 9 por ciento teme a asaltos u otro tipo de acto delictivo, con el 3 por ciento cada una: se sienten inseguros generalmente, por el cupo máximo de pasajeros no respetado, inseguro solo en ciertas rutas o por la mala calidad del servicio.

Figura 71- Razones asociadas a la percepción de inseguridad.



Fuente: Elaboración propia (2023).

40. Percepción de comodidad.

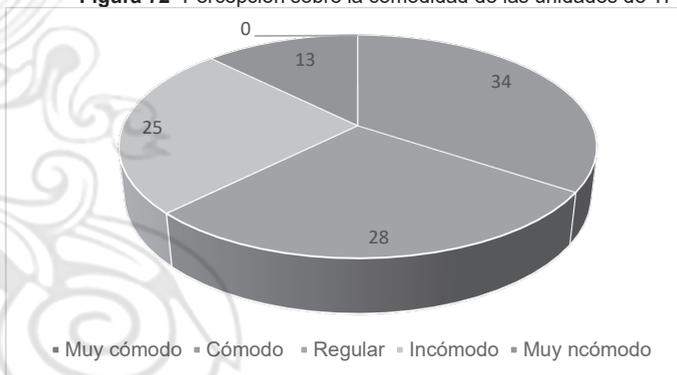
El 34 por ciento considera que las unidades de TPC son cómodas, mientras que el 13 por ciento las percibe muy incómodas, el 9 por ciento considera regular la comodidad, y el 25 por ciento las percibe incómodas, es suma el 66 por ciento perciben la comodidad del TPC de regular a muy incómodo.

Tabla 70. Percepción sobre la comodidad de las unidades de TPC.

Percepción	Cantidad (#)	Porcentaje (%)
Muy cómodo	0	0
Cómodo	11	34
Regular	9	28
Incómodo	8	25
Muy incómodo	4	13

Fuente: Elaboración propia (2023).

Figura 72- Percepción sobre la comodidad de las unidades de TPC.



Fuente: Elaboración propia (2023).

41. Trato del operador

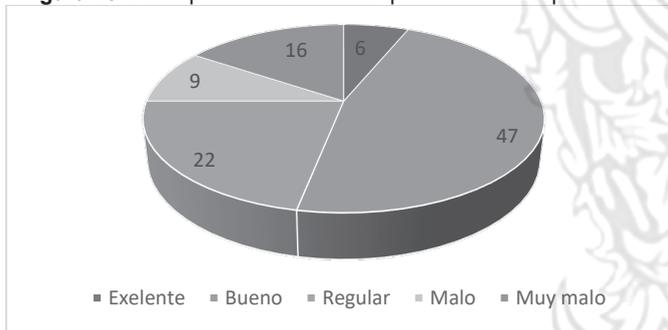
Respecto al trato recibido por parte del operador, el 6 por ciento lo consideran excelente, el 47 por ciento lo consideran bueno, el 22 por ciento lo considera regular, el 9 por ciento malo, y el 16 por ciento muy malo; en suma, el 53 por ciento considera que el servicio del operador es de bueno a excelente, y el 47 por ciento considera que es de regular a muy malo.

Tabla 71. Percepción sobre el trato que reciben del operador de la unidad.

	Cantidad (#)	Porcentaje (%)
Excelente	2	6
Bueno	15	47
Regular	7	22
Malo	3	9
Muy malo	5	16

Fuente: Elaboración propia (2023).

Figura 73- Percepción sobre el trato que reciben del operador de la unidad.



Fuente: Elaboración propia (2023).

42. ¿Qué te gustaría mejorar?

Cuando se les consultó sobre su opinión para mejorar la calidad del este servicio, las principales respuestas sobre aspectos por mejorar fueron: la calidad de las unidades (asientos, ventilación, señalética-derroteros, etc.) con el 29 por ciento; aumentar cantidad de rutas y/o frecuencia de paso con el 21 por ciento; seguido de mejorar el servicio de los operadores y limpieza con el 10 por ciento cada una; 7 por ciento la seguridad; 5 por ciento sugirió respetar el cupo máximo de pasajeros; mejorar paraderos, el mejorar tarifa y el servicio en general cada una con el 2 por ciento; 12 por ciento no respondió (N/R).

Tabla 72. Opinión sobre aspectos a mejorar la calidad del servicio.

Categoría / Respuesta	Total	Porcentaje (%)
Aumentar frecuencia/unidades	9	21
Calidad unidades	12	29
Limpieza	4	10
N/R	5	12
Paraderos	1	2
Respetar cupo máximo	2	5
Seguridad	3	7
Servicio de operadores	4	10
Servicio en general	1	2
Tarifa	1	2

Fuente: Elaboración propia (2023).

Figura 74- Porcentaje de categorías de opinión sobre aspectos a mejorar.



Fuente: Elaboración propia (2023).

Acorde a los resultados obtenidos en la encuesta enfocada a jóvenes usuarios con edades entre los 11 y 16 años, la mayoría fueron mujeres y la edad que comenzaron a viajar solas en TPC fue entre los 6 y 16 años, en su mayoría bajo la enseñanza desde el hogar. Se concluye que respecto a la percepción de seguridad los porcentajes señalan cercanía a la paridad entre quienes se sienten seguros e inseguros, especificando para los primeros que la seguridad se debe principalmente a que no han sufrido algún incidente o viajan acompañados de compañeros, mientras que para quienes se sienten inseguros la violencia de género infligida por operadores u otros usuarios es la principal causa, seguida del trato descortés por parte del operador y riesgo por asaltos u otros actos delictivos.

El 66 por ciento de los usuarios perciben las unidades de TPC entre muy incómodas y regularmente cómodas, mientras que el 34 por ciento restante las percibe cómodas, no se registró ninguna respuesta de algún joven usuario que las percibiera como muy cómodas.

El 47 por ciento consideró que reciben un trato por parte del operador de muy malo a regular, solo el 6 por ciento consideró el trato excelente, cabe señalar que una de las razones de percibir inseguro el TPC está asociada al trato descortés que reciben del operador.

Finalmente, se dijo que los principales aspectos a mejorar son relacionados con la calidad de las unidades como la ventilación, asientos, señalética o derroteros de ruta en congruencia con la percepción sobre la comodidad. El siguiente aspecto para mejorar es la frecuencia de paso de las rutas que utilizan, los siguientes aspectos son el trato de los operadores asociado a su vez a la percepción de seguridad, así como la limpieza asociada a la calidad de las unidades, la seguridad y respetar cupo máximo, así como mejorar paraderos y tarifa.

Derivado de lo anterior, para ampliar la confianza en el servicio los aspectos a atender ordenados de manera prioritaria son:

1. Calidad y limpieza de las unidades.
2. Frecuencia de paso de las rutas.
3. Servicio brindado por los operadores.
4. Respetar el cupo máximo
5. Mejorar paraderos

Aspectos como la seguridad deben tener un enfoque integral de modo que un medio urbano más seguro impacte positivamente sobre el servicio de transporte público.

3. Conclusiones.

De acuerdo con los resultados obtenidos con la encuesta de percepción de calidad del TPC en general con la participación de 633 usuarios se llegaron a las siguientes conclusiones, agrupados por las siguientes categorías:

a) Traslados:

El 88 por ciento de los usuarios de trasladan en TPC por necesidades como trabajo, escuela, compras, y regresar a casa, solo el 11 por ciento se traslada por otras razones donde las actividades complementarias como ocio, deporte y esparcimiento están incluidas.

El 66 por ciento utilizan el transporte a diario o de 5 a 6 días a la semana, esto se encuentra a su vez relacionado con los traslados laborales que representan el 43 por ciento del total, el 18 por ciento lo utiliza de 1 a 4 veces a la semana un resultado semejante a los traslados por estudios que representan el 15 por ciento.

El 35 por ciento prefiere trasladarse en TPC a razón de ser este el transporte de menor costo, solo el 22 por ciento lo eligen por la cercanía a su destino, mientras que para el 34 por ciento esta es su única opción, lo cual a su vez puede asociarse a que no existe oferta de otras opciones además del gasto diario y la frecuencia de sus viajes.

b) Tiempo invertido en traslado.

Para abordar la unidad, el 80.1 por ciento de los encuestados accede al paradero caminando, de estos, el 47 por ciento demora en llegar de 6 a 15 minutos, el 34 por ciento menos de 15 minutos, solo el 4 por ciento demora en llegar más de 30 minutos. El 17.2 por ciento llega al paradero de origen tomando otra ruta, es decir, requieren realizar un trasbordo para llegar a su destino, de estos 109 usuarios, el 44 por ciento, invierte de 16 a 30 minutos en el traslado previo, el 30 por ciento invierte más de 30 minutos.

Ahora bien, el 82.3 por ciento del total de usuarios encuestados llega a su destino caminando, de estos 521 encuestados, el 48 por ciento invierte menos de 5 minutos en realizar este recorrido, el 38 por ciento demora de 6 a 15 minutos, solo el 3 por ciento debe caminar más de 30 minutos a su destino. El tiempo de traslado a bordo de la unidad hacia su paradero de destino es mayor a 30 minutos para el 37 por ciento del total de encuestados y, de 21 a 30 minutos para el 35 por ciento.

Cruzando los resultados sobre tiempo de traslado del usuario a bordo de la unidad, con el tiempo para llegar al paradero origen caminando y a su destino tras descender de la unidad, tenemos que el 35 por ciento de quienes demoran más de 30 minutos a bordo de la unidad caminan más de 15 minutos para llegar al paradero de abordaje y, el 25 por ciento invierte más de 15 minutos caminando a su destino tras descender de la unidad.

Asimismo, se muestra que el tiempo que invierte el usuario esperando su ruta en el paradero, es para el 38 por ciento del total de encuestados de 11 a 20 minutos, mientras que el 20 por ciento espera de 21 a 30 minutos y, otro 20 por ciento esperó más de 30 minutos en el paradero.

El 5 por ciento de los encuestados requiere más de 15 minutos para llegar al paradero, demora más de 30 minutos de trayecto a bordo de la unidad, y más de 15 minutos al descender para llegar a su destino, y de este total, el 50 por ciento espera su ruta en el paradero más de 30 minutos, y el 43 por ciento la espera entre 11 y 30 minutos. En síntesis, existen usuarios que requieren más de una hora y media en zonas urbanas para llegar a su destino.

Finalmente, en cuanto al tiempo de traslado, el 57.35 por ciento señaló que el tiempo que invierte en trasladarse le parece adecuado o normal, mientras que el 40.13 por ciento señala que le parece excesivo. El 54.5 por ciento considera que en los últimos años el tiempo de traslado en TPC se mantiene igual, mientras que el 37.3 por ciento dice que ha aumentado.

c) Confort.

La calidad percibida sobre aspectos de las unidades en las que realizan sus recorridos presenta una tendencia predominantemente regular y menor, teniendo que solo en cuanto a la iluminación interior de la unidad la mayoría opinan que es buena a muy buena, mientras que para asientos, limpieza e interior en general va de mala a muy mala, así como exterior en general la percepción de calidad va de regular a malo. Esto se complementa con el 43 por ciento que opina que en los recorridos el volumen de la música en la unidad es alto, mientras que el 51 por ciento lo considera adecuado.

Por lo que el confort general a bordo de la unidad es considerado bajo, lo cual se evidencia con la opinión del 63 por ciento de los encuestados que califican como incómodo el servicio de TPC de manera general.

d) Aspectos de cobro y tarifa.

La forma de cobro de la tarifa no se encuentra estandarizado, si bien el 77.9 por ciento de los usuarios pagan su tarifa al ascender a la unidad, el 19 por ciento paga su tarifa a un asistente durante el trayecto, esto se

relaciona quien realiza el cobro en tanto que el 24.3 por ciento respondió que paga su tarifa a un asistente ya sea que este realice el cobro al abordar, durante el trayecto o previo al descenso.

El boleto recibido debe corresponder a la tarifa que los usuarios pagan, así, el 19 por ciento del total declaró que casi nunca o nunca recibe su boleto según su tarifa. Según los encuestados, el 76.9 por ciento paga tarifa completa, 22.6 por ciento paga tarifa preferente y el restante no respondió. Por otro lado, el 68.25 por ciento del total siempre y casi siempre reciben su boleto según su tarifa. Es interesante que se expresa que del total de los que pagan tarifa preferente, el 48.61 por ciento no recibe nunca o casi nunca su boleto.

Considerando que algunos usuarios requieren realizar dos o más viajes (ida y vuelta) o trasbordos, de acuerdo a la zona donde habitan y la distribución de las rutas, (por ejemplo, algunos usuarios externaron que para ir a la colonia Las Teresas a la Zona Sur, requieren trasladarse primero a un punto céntrico donde abordarán la unidad a su destino) por lo que el 13.4 por ciento de los encuestados respondió que gasta más de \$40 al día para trasladarse, la mayoría con el 35.7 por ciento respondió gastar de \$11 a \$20 al día, seguidos del 27.6 por ciento que gasta entre \$21 a \$30 pesos al día.

En cuanto al tema tarifario, el 69.4 por ciento opina que la tarifa es adecuada a la calidad de servicio que se les brinda, mientras que el 27 por ciento considera que la tarifa es alta o muy alta de acuerdo con la calidad del servicio.

e) Paraderos.

Como parte del uso del espacio público, la accesibilidad universal, la calidad del servicio de transporte público en general, los paraderos de TPC brindan confort al usuario, el 26.7 por ciento considera que los paraderos se encuentran en regular condición, mientras que en suma el 47.6 por ciento considera que los paraderos se encuentran en mal o muy mal estado.

Dentro de los elementos que debe contener un paradero se encuentra el mobiliario básico como bancas, techo y luminarias, además de señalética o derroteros de ruta, así como botes de basura y vegetación urbana, otro elemento asociado a la infraestructura vial son las bahías de abordaje y descenso.

f) Servicio brindado por el operador.

La confianza en el servicio de TPC implica diversos aspectos como los horarios de paso y tiempos de recorrido que posibilitan al usuario organizar sus propios horarios, otros aspectos se relacionan con la seguridad en el espacio comunitario, el confort dentro de las unidades y en los paraderos.

Otro aspecto relevante es el servicio ofrecido por el operador de la unidad, al respecto, el 31.9 por ciento considera que el servicio es regular, mientras que en suma el 51.5 por ciento opina que el servicio que el operado ofrece es bueno o muy bueno, el 16.5 por ciento opina que el servicio es malo o muy malo. Aunado a lo anterior, el 33.8 por ciento opina que la presentación del operador es regular y 31.8 por ciento, buena.

Existen paraderos que en su mayoría no cuentan con mobiliario, ni con bahía para ascenso o descenso, generando interrupción del flujo vial; lo anterior, entre otros factores, se traduce en riesgos para el usuario. Siendo así, solo el 29.1 por ciento de los encuestados respondió que el operador siempre se toma el tiempo necesario para que los usuarios aborden, sumando el 46.4 por ciento que dijo que casi siempre lo hace.

Dentro de los encuestados que respondieron que nunca o casi nunca el operador les da tiempo suficiente para ascender o descender, el 14 por ciento son personas mayores de 55 años, de este total, el 17.2 por ciento dijo que casi nunca se le da el tiempo necesario para abordar o descender y, el 9.2 por ciento dijo nunca recibir el tiempo necesario.

g) Percepción de calidad general del servicio.

Los resultados arrojaron que de manera general la calidad del servicio es percibida como regular con el 42.5 por ciento de las encuestas, mientras que el 31.9 por ciento de las encuestas indica que la calidad va de mala a muy mala. El 25.4 por ciento de las encuestas tiene resultados que van de bueno a muy bueno.

h) Propuesta de medios o modos de transporte a implementar.

De manera adicional, se obtuvieron opiniones sobre medios de transporte alternativos que podrían habilitarse para conformar el sistema de transporte público, sin embargo, la mayoría de las encuestas dieron como resultado que deberían introducirse unidades más compactas para el servicio de TPC con el 27 por ciento. El 21.4 por ciento no supo qué responder o no contestó y el 11.5 por ciento declaró que no es posible inducir un

nuevo modo de transporte, diciendo que la topografía y el tamaño de las calles harían difícil establecer otra forma de movilidad.

Sobre movilidad no motorizada, el 7.5 por ciento espera que se pueda implementar y mejorar una red ciclista o un sistema de préstamo de bicicletas. En la movilidad peatonal, se sugirió mejorar los espacios y las banquetas con la finalidad de promover este modo de desplazamiento, si bien esto fue propuesto por el 2.2 por ciento de los encuestados, las redes de movilidad no motorizada pueden encontrarse y sumarse en infraestructuras asociadas.

Aunado al tema de mejorar los tiempos de traslado, así como disminuir los tiempos de espera de las unidades del TPC en los paraderos, se propuso aumentar el número de unidades por ruta por el 5.2 por ciento.

Fueron sugeridos otros medios de transporte como tren y metro, estos requieren a su vez estar interconectados a una red estatal o regional dado su alcance tal como se complementó en algunas propuestas por el 3.5 por ciento de los encuestados. La introducción de mototaxis o bicitaxis por zona, incluyendo el enfoque para los visitantes a la ciudad que se concentran en el polígono de la Zona de Monumentos Históricos por el 2.7 por ciento.

Otros medios que fueron sugeridos con menor porcentaje son: taxi colectivo, cuyo funcionamiento es por rutas definidas con una tarifa menor y fija; vehículos articulados (oruga) que corresponden a sistemas integrados multimodales; teleférico o funicular considerando el uso de la población local; tranvía o trolebús. Igualmente, se esperan transportes exclusivos para estudiantes, así como vehículos adaptados para personas con discapacidad y personas mayores, activar la iniciativa "auto compartido".

Finalmente, las encuestas arrojan aunado a la percepción de calidad, aquellos aspectos que deben mejorarse de manera prioritaria, de acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas debe mejorarse prioritariamente en el siguiente orden comenzando por la propuesta de mayor frecuencia:

- La calidad y el mantenimiento general de las unidades.
- El servicio que brindan los operadores de las unidades y capacitación constante.
- Aumentar frecuencia de paso/más unidades
- Aumentar cobertura de las zonas servidas con TPC y ampliar horarios de cobertura.
- Horarios de paso.
- Mejorar los paraderos (bahía y mobiliario urbano principalmente techo y bancas).
- Contar con instrumentos de planeación y políticas públicas en materia de movilidad.
- Regular y respetar el cupo máximo de usuarios por unidad.
- Supervisión constante del servicio en general.
- Mejorar tarifa.
- Mejorar la infraestructura vial asociada al TPC.
- Brindar mayor seguridad con perspectiva de género.
- Educación sobre el uso del TPC.

i) Propuestas de mejora para el servicio de TPC.

Los aspectos prioritarios por mejorar incluyen la introducción de nuevas unidades de mejor calidad y más compactas, cuyo mantenimiento general sea frecuente; que los operadores reciban capacitación sobre el servicio al ser integrados, así como uniformar su presentación.

Respecto al tiempo de espera y el tiempo invertido para trasladarse en TPC, una de las consultas de la encuesta arrojó que asociado tanto a los tiempos de espera, de traslado en la unidad, a paraderos, así como las frecuencias de paso de las rutas y las variaciones existentes en los horarios de paso, el 54 por ciento de los encuestados respondió que viajar en transporte público no le permite calcular los tiempos que le tomará llegar a su destino.

Para lo anterior se recogieron distintas propuestas asociadas como el aumentar la frecuencia de paso de las rutas. Se dijo que es necesario aumentar el número de unidades circulando, fijar horarios de paso y respetarlos, esto es una medida que requiere el mejoramiento integral que incluye la reestructuración de rutas, definir paraderos oficiales que promueva además la disminución de interrupciones en el flujo vial, promover el uso de transporte público con mejoras en su calidad sobre el transporte privado, las infraestructuras asociadas, fijar horarios de paso, etc.

Mejorar los paraderos comenzando prioritariamente con techo y bancas, señalética con rutas y derroteros, estos pueden complementarse con vegetación urbana, botes de basura, infraestructuras como bahías, etc.

Regular y respetar el cupo máximo por unidad, se relaciona con aspectos como la frecuencia de paso, reglamentación, supervisión, respecto a la cual se propuso que se realizara dentro de las unidades para el servicio del operados y el funcionamiento de estas, además del paso de rutas, tarifas y servicio en general.

Respecto a la tarifa, si bien se consideró por el 69 por ciento que es adecuada a la calidad del servicio, algunas propuestas fueron mejorarla, o, que esta podría aumentar si se mejora a su vez la calidad del servicio ofrecido, es decir, existen usuarios dispuestos a pagar más siempre que se les brinde un servicio de mejor calidad.

Mejorar infraestructura vial asociada al servicio de TPC, se complementó con comentarios como la mejora de las vialidades (por donde transita el transporte) esto implica no solo el estado físico, si no, señalética, carriles exclusivos, bahías, cruces, etc.

Brindar mayor seguridad a los usuarios que declararon asaltos en algunas rutas o zonas, así como acoso por parte de operadoras y otros usuarios por lo que debe considerarse la perspectiva de género. Esto se asocia además a la propuesta de educación para los usuarios, en aspectos como el uso y cuidado de las rutas y el respeto por otros usuarios.

Respecto a la propuesta de que exista planeación de la movilidad con políticas públicas, participación ciudadana constante y reglamentación, la mayoría de los aspectos a mejorar están íntimamente relacionados con la formulación de instrumentos legales y normativos tanto en materia como en otros ámbitos del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial.

Otros aspectos a mejorar que fueron sugeridos con menor porcentaje son: regular el volumen o uso de la música en la unidad, automatizar el servicio de cobro de tarifa; integrar GPS en las unidades y una aplicación para el servicio; regular la velocidad de las unidades, respetar asientos preferentes y señalarlos; si bien, la encuesta se enfocó al servicio de transporte público colectivo, se obtuvieron respuestas sobre mejorar la tarifa de los taxis; introducir unidades compactas, mejorar las condiciones laborales de los operadores en cuanto a horas laboradas, aumentar frecuencia los fines de semana, aumentar el número de concesiones y/o cambiar el modelo de concesiones actual.

Anexo 2. Cultura Vial y Marco Normativo

Como se mencionó anteriormente, es importante que desde el marco normativo se presente como objetivos el inculcar la educación necesaria para coadyuvar a la creación de una buena cultura vial en las ciudades, en concreto en el marco normativo internacional podemos ver dentro de las metas de algunos de los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) que se desprenden de la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible establecida por la Organización de las Naciones Unidas en 2015, lo siguiente:

En el objetivo 4; Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos, encontramos las siguientes metas que pueden involucrar la implementación de una educación vial como un tópico para garantizar una educación integral:

4.1 De aquí a 2030, asegurar que todas las niñas y todos los niños terminen la enseñanza primaria y secundaria, que ha de ser gratuita, equitativa y de calidad y producir resultados de aprendizaje pertinentes y efectivos.

4.3 De aquí a 2030, asegurar el acceso igualitario de todos los hombres y las mujeres a una formación técnica, profesional y superior de calidad, incluida la enseñanza universitaria.

4.4 De aquí a 2030, aumentar considerablemente el número de jóvenes y adultos que tienen las competencias necesarias, en particular técnicas y profesionales, para acceder al empleo, el trabajo decente y el emprendimiento.

4.5 De aquí a 2030, eliminar las disparidades de género en la educación y asegurar el acceso igualitario a todos los niveles de la enseñanza y la formación profesional para las personas vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, los pueblos indígenas y los niños en situaciones de vulnerabilidad.

4.7 De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.

Estas metas hacen referencia a garantizar una educación de calidad desde la edad temprana, brindar las competencias necesarias para el acceso a un empleo y la educación a los grupos más vulnerables, como bien se mencionó anteriormente la educación vial se enmarca dentro de los conocimientos necesarios para generar una buena cultura vial y de manera general una buena cultura ciudadana, es importante incluir los conocimientos y herramientas de educación vial dentro de la educación básica, así como es la formación cívica y otras asignaturas que coadyuvan a la tarea de formar mejores ciudadanos.

Encontramos también en el objetivo 11 de los ODS; Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, metas como:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

Estas metas hacen referencia a la mejora de la seguridad vial por medio de la infraestructura, medios de movilidad, planificación inclusiva y participativa, sin embargo tiene cabida el inculcar una buena cultura vial a las personas a través de una educación vial que se base en el respeto, la preservación de la vida, las buenas prácticas en la vía pública y la prevención de accidentes, cuestión que desde luego se debe trabajar a la par de la mejora de la infraestructura de movilidad peatonal y vehicular, dentro y fuera de las ciudades.

A nivel federal podemos mencionar la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, la cual dentro de sus ejes estratégicos, en el eje 4: Seguridad Vial y en concreto en su objetivo específico 4.1 Priorizar a las personas usuarias de la vía en el centro del diseño de políticas de seguridad vial, impulsando responsabilidades y obligaciones de los tres órdenes de gobierno, con el objetivo de prevenir muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, nos muestra una serie de líneas de acción e instrumentos, en cuanto al tema de cultura vial podemos identificar el siguiente:

4.1.3 Generar campañas nacionales y locales obligatorias de educación vial y concientización a todas las personas usuarias de la vía, priorizando a las personas conductoras de vehículos motorizados conforme a los artículos 62, 63, 64 de la LGMSV.

En esta línea estratégica de corto plazo se mencionan acciones concretas a favor de la educación vial, brindada de las autoridades de competencia federal, estatal y municipal en el tema de movilidad y transporte hacia la ciudadanía a favor de dar cumplimiento con campañas de educación de este tema.

Podemos mencionar que, relacionado con la línea estratégica mencionada anteriormente, a la fecha la Dirección General de Transporte del Estado de Guanajuato brinda capacitaciones y eventos enfocados a la educación vial tanto a escuelas, empresas y direcciones municipales, para ello se solicita de manera formal ante dicha dirección.

A nivel estatal dentro del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, en su línea estratégica 2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable, en su objetivo 2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal, Estrategia 2.2.1 Fortalecimiento de la cultura vial en el estado, encontramos las Líneas de acción:

- 2.2.1.1 Elaborar manuales de convivencia y cultura vial incluyentes y con perspectiva de género en materia de movilidad.
- 2.2.1.2 Promover campañas de concientización, limpieza y cultura vial.
- 2.2.1.3 Sensibilizar a la ciudadanía en materia de educación y cultura vial.

Para el cumplimiento de estas líneas de acción se propone el indicador 2.2.1 Porcentaje de municipios con personal capacitado en cultura vial y accesibilidad universal, el cual tiene la meta de lograr el 100 por ciento de los municipios con personal capacitado en cultura vial y accesibilidad universal.

En este instrumento citado, observamos nuevamente las acciones encaminadas para capacitar al personal encargado en materia de movilidad y transporte, así como las personas encargadas de la planeación de instrumentos de movilidad en materia de cultura vial y accesibilidad y transporte, así como brindar campañas de capacitación a la ciudadanía para lograr coadyuvar a la creación de una buena cultura vial en el municipio.

Dado en la Presidencia Municipal de Guanajuato, Guanajuato a los 17 días del mes de junio de 2024.

Atentamente,

Maestro Mario Alejandro Navarro Saldaña,
Presidente Municipal de Guanajuato.

Licenciado Eduardo Aboites Arredondo,
Secretario del H. Ayuntamiento de Guanajuato.

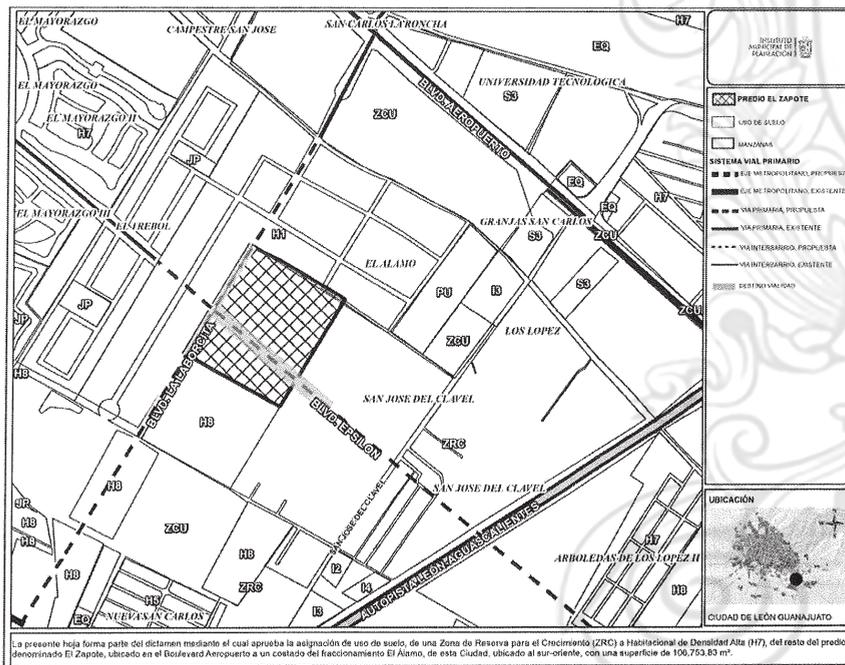
MUNICIPIO DE LEÓN, GTO.

LA CIUDADANA ALEJANDRA GUTIÉRREZ CAMPOS, PRESIDENTA MUNICIPAL DE LEÓN, ESTADO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO HACE SABER:

QUE EL HONORABLE AYUNTAMIENTO QUE PRESIDIO, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 76 FRACCIÓN II, INCISOS A) Y H) DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 33 FRACCIÓN IV DEL CÓDIGO TERRITORIAL PARA EL ESTADO Y LOS MUNICIPIOS DE GUANAJUATO; 78 DEL CÓDIGO REGLAMENTARIO DE DESARROLLO URBANO PARA EL MUNICIPIO DE LEÓN, GUANAJUATO, EN SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 27 DE JUNIO DE 2024, APROBÓ EL SIGUIENTE:

ACUERDO

Primero. Se aprueba la asignación de uso de suelo, de ser una Zona de Reserva para el Crecimiento (ZRC) a ser Habitacional de Densidad Alta (H7), para el predio denominado "El Zapote", ubicado en el Bulevar Aeropuerto a un costado del fraccionamiento El Álamo, de este Municipio, con una superficie de 106,753.83 M², cuyo croquis de localización, superficie, medidas, y colindancias se detallan en el documento que como ANEXO UNO forma parte del presente acuerdo, y que a continuación se inserta:



Superficie de 106,753.83 M² con las siguientes medidas y colindancias:

- **Al Norte:** en línea quebrada que va de noroeste a sureste en 91.02 metros, quiebra al noreste en 1.006 metros, quiebra al sureste en 188.895 metros, quiebra al noreste en 1.002 metros, continúa al sureste en 23.521 metros, colindando con fraccionamiento el Álamo.
- **Al Sureste:** En 345.995 metros, colindando con Beatriz Pérez Padilla y camino de por medio.
- **Al Suroeste:** 305.063 metros, colindando con la división del mismo predio.
- **Al Noroeste:** En 350.630 metros, colindando con Fraccionamiento el Álamo y canal de por medio.

La superficie, medidas y colindancias quedan sujetas al deslinde en campo que para tal efecto realicen las autoridades competentes.

Esta asignación queda sujeta al cumplimiento de las condicionantes señaladas en el **ANEXO DOS** de este acuerdo, para continuar con sus trámites correspondientes y que a continuación se inserta:

- I. La presente autorización queda condicionada al cumplimiento de las restricciones señaladas en la Constancia de Factibilidad con número de oficio DGDU/DFYEU/107/2024 emitida por la Dirección de Fraccionamientos y Estructura Urbana de la Dirección General de Desarrollo Urbano de fecha 22 de abril de 2024.
- II. En caso de existir diferencias entre superficies, medidas, invasiones o problemas en linderos, así como de daños a terceros será única y exclusivamente responsabilidad del desarrollador.
- III. El desarrollador deberá:
 - a. Realizar las obras de urbanización del Bulevar Épsilon dentro de su predio con las acciones de configuración geométrica de la intersección de dicho bulevar y bulevar la Laborcita.
 - b. Urbanizar el bulevar la Laborcita dentro de su predio con las secciones y características correspondientes al proyecto ejecutivo señaladas por la Dirección General de Desarrollo Urbano y la Dirección General de Obra Pública.
 - c. Urbanizar el bulevar Épsilon dentro de su predio con las secciones y características correspondientes al proyecto ejecutivo señaladas por la Dirección General de Desarrollo Urbano y la Dirección General de Obra Pública.
- IV. Cumplir con las condicionantes que determinó el Sistema de Agua Potable y Alcantarillado de León, en el dictamen técnico de factibilidad positivo tipo (B) Ref. ND/262/'24 de fecha 7 de mayo de 2024.
- V. El desarrollador deberá ejecutar lo correspondiente a lo dispuesto en el estudio de impacto vial autorizado.

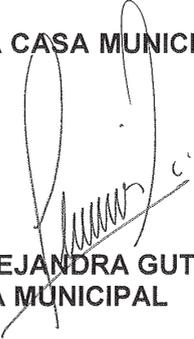
- VI. El desarrollador deberá ejecutar lo correspondiente a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental autorizado.
- VII. La liberación de los derechos de vía resultado de las obras de urbanización descritas en el presente dictamen, deberán de realizarse con cargo total al desarrollador.
- VIII. Toda infraestructura existente en el inmueble, queda sujeta al dictamen del organismo operador correspondiente.
- IX. Una vez que el desarrollador cumpla con lo anteriormente señalado, este desarrollo se considera congruente de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 fracción IX del Código Reglamentario de Desarrollo Urbano para el municipio de León, Guanajuato

Las condicionantes antes señaladas no podrán ser modificadas sin la autorización del Ayuntamiento, previo análisis que realice el Instituto Municipal de Planeación.

Segundo. Publíquese este acuerdo en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, ello a efecto de dar cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 128-G del Código Reglamentario de Desarrollo Urbano para el Municipio de León, Guanajuato.

Tercero. Se instruye al Instituto Municipal de Planeación para que realice los trámites necesarios, a efecto de que se inscriba el presente acuerdo en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, ello de conformidad con el artículo 128-G del Código Reglamentario de Desarrollo Urbano para el Municipio de León, Guanajuato.

DADO EN LA CASA MUNICIPAL DE LEÓN, GUANAJUATO, EL DÍA 27 DE JUNIO DE 2024.



C. MTRA. ALEJANDRA GUTIÉRREZ CAMPOS
PRESIDENTA MUNICIPAL



C. MTRO. ROBERTO MARIO ENRIQUEZ CARRILLO
SECRETARIO DEL H. AYUNTAMIENTO

MUNICIPIO DE OCAMPO, GTO.

El Ciudadano Lic. Erick Silvano Montemayor Lara, Presidente Constitucional del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Ocampo, Guanajuato, a los habitantes del mismo hago saber:

Que el Honorable Ayuntamiento Constitucional que presido, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 115, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 117, fracción XII de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato; 207, fracción III y 208, fracción IV de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, en Sesión Ordinaria número 79 de fecha 14 de marzo del 2024, se aprobó: La resolución del procedimiento de reversión número PR-01/2023, en los términos siguientes:

Visto para resolver el expediente administrativo PR-01/2023, formado con motivo del Procedimiento de Reversión al Patrimonio Municipal, del bien inmueble ubicado en calle la Paz número 403 del Municipio de Ocampo, Gto., al tenor de los siguientes:

RESULTANDOS

PRIMERO. - En fecha 24 de agosto del año 2023, el Honorable Ayuntamiento del Municipio de Ocampo, Gto., acordó mediante Sesión de Ayuntamiento número 64, en su punto número siete, aprobar con 10 votos a favor, el acuerdo de inicio del procedimiento de reversión, respecto el bien inmueble ubicado calle la Paz número 403 del Municipio de Ocampo, Gto., donado a favor de Gobierno del Estado de Guanajuato con destino al instituto de Salud Pública del Estado, para la construcción de un módulo de orientación y afiliación del Seguro Popular. Bien inmueble que fuera donado mediante Sesión de Ayuntamiento número 29, de fecha 16 de junio de 2010, acordándose la desafectación del dominio Municipal, con una superficie total de 281.66 metros cuadrados, con las siguientes medidas y colindancias:

- Al Noroeste: 20 metros linda con terreno biblioteca municipal;
- Al Noreste: 22.22 metros linda con terreno propiedad municipal;
- Al Sur: 25.97 metros linda con calle insurgentes; y
- Al Suroeste: 5.8 metros linda con calle La Paz.

SEGUNDO. - El pasado 27 de septiembre del año 2023, se levantó el acta de inspección al inmueble ubicado en calle La Paz número 403, esquina con calle Insurgentes del Municipio de Ocampo, Gto., en la que se hizo constar: "...Que me constituí en el domicilio al rubro indicado, para efectos de dar cumplimiento al acuerdo de Ayuntamiento aprobado en su punto número siete del acta de Cabildo número 64, de fecha 24 de agosto del año en curso, proceso de reversión número PR-01/2023, en relación con la fracción II del artículo 208 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, cerciorándome de estar en el lugar indicado por existir placa metálica con la denominación de la vialidad, y por tener como colindante el inmueble de la biblioteca pública municipal "Dr. Maximiliano Salas", procediendo a verificar que el inmueble que tiene como destino y/o uso modulo del seguro popular, se encuentra en estado de abandono, tratándose de una construcción de un piso, en color blanco, circulado con malla ciclónica, se observa una lona roja colocada para sombra, la cual está dañada por el sol, en su parte superior de la finca hay un letrero con letras borrosas no se distingue para su lectura. Se adjunta toma fotográfica para su debida constancia...".

TERCERO. - Mediante acuerdo de fecha 30 de noviembre de 2023, se tiene al Secretario de Ayuntamiento Profesor Reynaldo Rodríguez Hernández, por remitiendo el acuerdo de Ayuntamiento aprobado en la Sexagésima Cuarta Sesión Ordinaria de Cabildo, celebrada a los 24 días del mes de agosto del año 2023. Se ordenó el registro en los libros de control administrativo bajo el número PR-001/2023.

CUARTO. - En fecha 05 de diciembre del año 2023, se notificó al Gobernador del Estado de Guanajuato, el contenido del oficio 01/12/2023, mismo que contiene el acuerdo de inicio del procedimiento de reversión número PR-01/2023.

CUARTO. - Por medio de oficio con número de control 89146, de fecha 06 de diciembre del año 2023, signado por el Lic. Sergio Acosta Sierra, en su calidad de Director General Técnico de la Secretaría Particular de Gobierno del Estado de Guanajuato, en virtud del cual informa que se tiene por notificado al C. Gobernador del Estado, Lic. Diego Sinhue Rodríguez Vallejo, así mismo y de la misma manera hace del conocimiento que el asunto fue turnado a la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración.

QUINTO. - Mediante acuerdo de fecha 18 de enero del año 2024, se otorgó al Ejecutivo del Estado un plazo de diez días hábiles para efectos de que ofreciera pruebas y manifieste lo que a su interés convenga.

SEXTO. - Mediante oficio número CGJ/SAJ/145/2024, suscrito por la Coordinadora General Jurídica y representante del titular del Poder Ejecutivo del Estado de Guanajuato, Lic. María Soledad Aguayo Aguilar, quien adjuntó las documentales siguientes:

- Copia del escrito de fecha 26 de enero del año 2024, con número de oficio CAJ/SAJ/62/2024, suscrito por el Lic. Luis Manuel Soto Navarro, en su carácter de Coordinador de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Salud y del Instituto de Salud Pública del Estado de Guanajuato;

- Copia de escrito de fecha 18 de enero de 2024, con número de oficio JS1/363, suscrito por el Jefe de la Jurisdicción Sanitaria I, Dr. Juan Carlos González Araiza;
- Copia de escrito de fecha 17 de enero de 2024, con número de oficio CGSP-00033/2024, suscrito por el Coordinador General de Salud Pública, Dr. Moisés Andrade Quezada; y
- Copia de escrito de fecha 25 de enero de 2024, con número de oficio CGAyF/DGP/00371/2024, suscrito por el Encargado del Despacho de la Dirección General de Planeación, Dr. Francisco Javier Martínez García.

SÉPTIMO. – Mediante acuerdo de fecha 02 de febrero del año 2024, se declara el cierre de instrucción.

OCTAVO. - Mediante acuerdo de fecha 06 de febrero del año 2024, se otorgó un plazo de diez días hábiles para efectos de rendir alegatos.

NOVENO. - Mediante acuerdo de fecha 23 de febrero del año 2024, se declara agotado el periodo de alegatos, dándose cuenta de la inexistencia de manifestaciones, ordenándose proseguir con el proceso conforme a lo señalado por la fracción IV de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato.

DÉCIMO. - Derivado del análisis de los resultandos mencionados en supra líneas, se realizan las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERO. - El Ayuntamiento cuenta con la atribución para ejercer la reversión de los bienes donados y aprobar las altas y bajas del padrón de bienes muebles e inmuebles de propiedad municipal, de conformidad con el artículo 76, fracción IV, incisos h) y j) de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato.

SEGUNDO. - Conforme al artículo 207 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, los bienes del Municipio donados, revertirán a su patrimonio cuando se den cualquiera de los siguientes supuestos:

“Artículo 207. Los bienes del Municipio donados, revertirán a su patrimonio cuando se den cualquiera de los siguientes supuestos:

- I. **Se utilicen para un fin distinto al autorizado;**
- II. **La persona jurídica colectiva se disuelva o liquide; o**
- III. **No se inicie la obra en el término especificado.”**

TERCERO. - De conformidad con lo dispuesto por el artículo 208 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, el procedimiento de reversión se sustanciará de la manera siguiente:

“Artículo 208. Para ejercer la reversión, el Ayuntamiento se sujetará al siguiente procedimiento:

- I. **Emitirá un acuerdo de inicio del procedimiento de reversión, en el que se señalen las causas que la motiven;**
- II. **Expedirá una orden de inspección fundada y motivada, de la cual se levantará un acta circunstanciada;**
- III. **Notificará el acuerdo al donatario, otorgándole un plazo de diez días hábiles para que ofrezca pruebas y manifieste lo que a su interés convenga. El Ayuntamiento fijará el lugar, día y hora para el desahogo de pruebas;**
- IV. **Al cierre de la instrucción el donatario podrá rendir alegatos en un término de tres días hábiles. El Ayuntamiento dictará la resolución, en el término de diez días hábiles;**
- V. **La resolución se notificará personalmente al donatario. En caso de que se determine ejercer la reversión, dicha resolución deberá publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado; y**
- VI. **El ayuntamiento ordenará la ejecución de la resolución.**

El procedimiento anterior será iniciado y tramitado por la dependencia municipal que el Ayuntamiento determine en el reglamento o acuerdo correspondiente, la que emitirá un dictamen conforme al cual el Ayuntamiento resolverá lo conducente.

Declarada la procedencia de la reversión, se requerirá al donatario para que de inmediato haga entrega física y material del bien revertido al patrimonio municipal. En caso de que se hubiere formalizado la donación en instrumento público, a petición del Municipio y una vez que haya quedado firme la reversión, el fedatario público que lo otorgó, procederá a su cancelación, inscribiendo el testimonio respectivo en el Registro Público de la Propiedad.

En lo no previsto por este artículo, será aplicable de manera supletoria el Código de Procedimiento y Justicia Administrativa para el Estado y los Municipios de Guanajuato.”.

Por lo anteriormente fundado y motivado, se:

RESUELVE:

PRIMERO. - El Ayuntamiento, es autoridad competente para analizar, discutir y dictaminar lo relativo a la Reversión el bien inmueble ubicado en calle la Paz número 403 del Municipio de Ocampo, Gto., donado a favor de Gobierno del Estado de Guanajuato con destino al instituto de Salud Pública del Estado, para la construcción de un módulo de orientación y afiliación del Seguro Popular, con una superficie total de 1,129.90 m² con las siguientes medidas y colindancias:

- Al Noroeste: 20 metros linda con terreno biblioteca municipal;
- Al Noreste: 22.22 metros linda con terreno propiedad municipal;
- Al Sur: 25.97 metros linda con calle insurgentes; y
- Al Suroeste: 5.8 metros linda con calle La Paz.

SEGUNDO. - El Ayuntamiento, resuelve procedente la Reversión, al patrimonio inmobiliario municipal el inmueble ubicado en calle la Paz número 403 del Municipio de Ocampo, Gto., donado a favor de Gobierno del Estado de Guanajuato con destino al instituto de Salud Pública del Estado, para la construcción de un módulo de orientación y afiliación del Seguro Popular.

TERCERO. - Se ordena notificar de manera personal la presente resolución al Gobierno del Estado de Guanajuato.

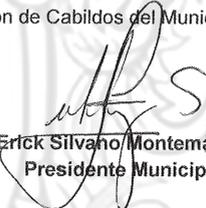
CUARTO. - Publíquese la presente resolución en el periódico oficial del gobierno del Estado, de conformidad con el artículo 208, fracción IV de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, vigente al momento de dar inicio al procedimiento de reversión.

QUINTO. - Una vez que quede firme la presente resolución, se deberá ordenar la ejecución de la misma, de conformidad con el artículo 208, fracción V de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato.

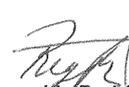
Así lo resolvió el H. Ayuntamiento del Municipio de Ocampo, Guanajuato, a los 14 días del marzo del año 2024.

Por lo tanto, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 77, fracción VI de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, mando se imprima, publique y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el salón de Cabildos del Municipio de Ocampo, Guanajuato, a los 14 días del mes de marzo del año 2024.


Lic. Erick Silvano Montemayor Lara
Presidente Municipal




Prof. Reynaldo Rodríguez Hernández
Secretario de Ayuntamiento



MUNICIPIO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GTO.

LA CIUDADANA LAYSA AIDA FLORES ZUÑIGA, PRESIDENTE MUNICIPAL INTERINO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GUANAJUATO, A LAS Y LOS HABITANTES DEL MISMO HAGO SABER:

QUE EL AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GUANAJUATO, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIONES II Y IV DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 106 Y 117, FRACCIÓN VII, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 2, 76 FRACCIÓN IV, INCISO A) Y B), 198, 233 Y 234 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 24 SEGUNDO PÁRRAFO, 35 Y 36 DE LA LEY PARA EL EJERCICIO Y CONTROL DE LOS RECURSOS PÚBLICOS PARA EL ESTADO Y LOS MUNICIPIOS DE GUANAJUATO; EN SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 30 DE ABRIL DEL 2024, APROBÓ LO SIGUIENTE:

ACUERDO

EL AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GUANAJUATO; APRUEBA POR MAYORÍA ABSOLUTA (6 VOTOS) EL DICTAMEN NÚMERO CHPYCP-2124/07/2024 DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, PATRIMONIO Y CUENTA PÚBLICA, CON LO QUE SE APRUEBA EL CIERRE PRESUPUESTAL DEL EJERCICIO FISCAL 2023 DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL CENTRALIZADA DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GUANAJUATO.

CIERRE PRESUPUESTO DE EGRESOS 2023 INGRESOS PROPIOS, RAMO 28, RAMO 33 (FONDO I Y FONDO II), Y CONVENIOS MUNICIPIO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GUANAJUATO

COG	DENOMINACIÓN	1 ERA MODIFICACIÓN	SUPLEMENTO	DISMINUCIÓN	CIERRE PRESUPUESTAL
0101	PRESIDENTE MUNICIPAL	\$ 1,732,256.23			\$ 1,269,522.65
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 1,697,256.23			\$ 1,258,025.57
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 718,474.43			\$ 724,461.68
113	Dietas	\$ 718,474.43	\$ 5,987.25		\$ 724,461.68
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 630,290.88			\$ 171,319.13
132	Prima Vacacional	\$ 57,474.02		\$ 50,308.46	\$ 7,165.56
132	Gratificación de fin de año	\$ 572,816.86		\$ 408,663.29	\$ 164,153.57
1500	OTRAS PRESTACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS	\$ 82,043.95			\$ 87,573.37

151	Cuotas para el fondo de ahorro	\$ 82,043.95	\$ 5,529.42	\$ 87,573.37
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 266,446.97		\$ 274,671.39
171	Apoyo Familiar	\$ 44,904.65	\$ 374.26	\$ 45,278.91
171	Ayuda para Transporte	\$ 35,923.72	\$ 7,464.89	\$ 43,388.61
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 71,847.44	\$ 598.66	\$ 72,446.10
171	Premio a la Asistencia	\$ 35,923.72	\$ 299.33	\$ 36,223.05
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 71,847.44		\$ 71,284.71
			\$ 562.73	
171	Gastos Médicos	\$ 6,000.00	\$ 50.01	\$ 6,050.01
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 25,000.00		\$ 9,188.08
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 10,000.00		\$ -
221	Productos alimenticios para personas	\$ 10,000.00		\$ -
2700	VESTUARIOS, BLANCOS, PRENDAS DE PORTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 15,000.00		\$ 9,188.08
271	Vestuario y uniformes	\$ 15,000.00	\$ 5,811.92	\$ 9,188.08
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 10,000.00		\$ 2,309.00
3700	SERVICIOS DE TRASLADO Y VIATICOS	\$ 10,000.00		\$ 2,309.00
375	Viáticos en el país	\$ 10,000.00		\$ 2,309.00
			\$ 7,691.00	
0201	SINDICO MUNICIPAL	\$ 761,041.07		\$ 739,224.77
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 663,041.07		\$ 660,545.23
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 379,792.48		\$ 379,792.60
111	Dietas	\$ 379,792.48	\$ 0.12	\$ 379,792.60
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 95,969.00		\$ 91,267.30
132	Prima Vacacional	\$ 8,724.46		\$ 4,022.76
132	Gratificación de fin de año	\$ 87,244.54		\$ 87,244.54
1500	OTRAS PRESTACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS	\$ 43,604.82		\$ 41,788.01
151	Cuotas para el fondo de ahorro	\$ 43,604.82		\$ 41,788.01
			\$ 1,816.81	
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 143,674.77		\$ 147,697.32

171	Apoyo Familiar	\$ 23,737.03		\$ 0.07	\$ 23,736.96
171	Ayuda para Transporte	\$ 18,989.62	\$ 4,022.66		\$ 23,012.28
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 37,979.25	\$ 0.03		\$ 37,979.28
171	Premio a la Asistencia	\$ 18,989.62		\$ 0.10	\$ 18,989.52
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 37,979.25	\$ 0.03		\$ 37,979.28
171	Gastos Médicos	\$ 6,000.00			\$ 6,000.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 80,271.00			\$ 71,450.54
2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$ 10,000.00			\$ -
215	Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	\$ 10,000.00		\$ 10,000.00	\$ -
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 10,000.00			\$ 7,809.12
221	Productos alimenticios para personas	\$ 10,000.00		\$ 2,190.88	\$ 7,809.12
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$ 45,000.00			\$ 48,370.42
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 45,000.00	\$ 3,370.42		\$ 48,370.42
2700	VESTUARIOS, BLANCOS, PRENDAS DE PORTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 15,271.00			\$ 15,271.00
271	Vestuario y uniformes	\$ 15,271.00			\$ 15,271.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 12,729.00			\$ 7,229.00
3700	SERVICIOS DE TRASLADO Y VIATICOS	\$ 2,729.00			\$ 2,729.00
375	Viáticos en el país	\$ 2,729.00			\$ 2,729.00
3900	OTROS SERVICIOS GENERALES	\$ 10,000.00			\$ 4,500.00
392	Impuestos y Derechos (Placas y Refrendos)	\$ 10,000.00		\$ 5,500.00	\$ 4,500.00
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 5,000.00			\$ -
5100	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$ 5,000.00			\$ -
519	Otros mobiliarios y equipo de administración	\$ 5,000.00		\$ 5,000.00	\$ -
0301	REGIDORES	\$ 5,278,954.88			\$ 5,112,549.63
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 4,926,954.88			\$ 4,926,542.01
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 2,819,672.35			\$ 2,819,671.81

111	Dietas	\$		\$	\$
		2,819,672.35		0.54	2,819,671.81
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$			\$
		713,130.66			650,767.60
132	Prima Vacacional	\$		\$	\$
		64,830.06		38,606.80	26,223.26
132	Gratificación de fin de año	\$		\$	\$
		648,300.60		23,756.26	624,544.34
1500	OTRAS PRESTACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS	\$			\$
		324,020.63			359,748.08
151	Cuotas para el fondo de ahorro	\$	\$		\$
		324,020.63	35,727.45		359,748.08
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$			\$
		1,070,131.24			1,096,354.52
171	Apoyo Familiar	\$		\$	\$
		176,229.52		0.34	176,229.18
171	Ayuda para Transporte	\$	\$		\$
		140,983.62	26,223.32		167,206.94
171	Premio a la Puntualidad despensa	\$	\$		\$
		281,967.24	0.12		281,967.36
171	Premio a la Asistencia	\$	\$		\$
		140,983.62	0.06		140,983.68
171	Apoyo ala Vivienda	\$	\$		\$
		281,967.24	0.12		281,967.36
171	Gastos Médicos	\$			\$
		48,000.00			48,000.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$			\$
		323,500.00			175,342.91
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$			\$
		32,000.00			1,079.96
221	Productos alimenticios para personas	\$		\$	\$
		32,000.00		30,920.04	1,079.96
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$			\$
		185,500.00			115,398.58
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$		\$	\$
		185,500.00		70,101.42	115,398.58
2700	VESTUARIOS, BLANCOS, PRENDAS DE PORTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$			\$
		106,000.00			58,864.37
271	Vestuario y uniformes	\$		\$	\$
		106,000.00		47,135.63	58,864.37
3000	SERVICIOS GENERALES	\$			\$
		28,500.00			10,664.71
3700	SERVICIOS DE TRASLADO Y VIATICOS	\$			\$
		28,500.00			10,664.71
375	Viáticos en el país	\$		\$	\$
		28,500.00		17,835.29	10,664.71
0401	DESPACHO DEL PRESIDENTE Y STAFF DE COMUNICACIÓN SOCIAL	\$			\$
		24,505,709.67			32,545,265.56
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$			\$
		2,117,959.98			2,811,712.82
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$			\$
		968,285.70			910,339.38

113	Sueldos Base	\$	\$	\$
		968,285.70	57,946.32	910,339.38
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$		\$
		250,670.70		635,585.79
132	Prima Vacacional	\$	\$	\$
		22,788.16	39,602.34	62,390.50
132	Gratificación de fin de año	\$	\$	\$
		227,881.54	345,312.75	573,194.29
134	Compensaciones	\$		\$
		1.00		1.00
1500	OTRAS PRESTACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS	\$		\$
		500,000.00		942,464.39
152	Indemnizaciones	\$	\$	\$
		500,000.00	442,464.39	942,464.39
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$		\$
		399,003.58		323,323.26
171	Apoyo Familiar	\$	\$	\$
		60,517.86	12,357.77	48,160.09
171	Ayuda para Transporte	\$	\$	\$
		48,414.29	2,630.62	45,783.67
171	Premio a la Puntualidad despensa	\$	\$	\$
		96,828.57	19,771.65	77,056.92
171	Premio a la Asistencia	\$	\$	\$
		48,414.29	9,885.89	38,528.40
171	Apoyo ala Vivienda	\$	\$	\$
		96,828.57	20,101.08	76,727.49
171	Gastos Médicos	\$	\$	\$
		48,000.00	10,933.31	37,066.69
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$		\$
		100,000.00		205,219.83
2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$		\$
		50,000.00		116,174.43
215	Material impreso e información digital	\$	\$	\$
		50,000.00	66,174.43	116,174.43
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$		\$
		50,000.00		89,045.40
221	Productos alimenticios para personas (En las instalaciones)	\$	\$	\$
		50,000.00	39,045.40	89,045.40
3000	SERVICIOS GENERALES	\$		\$
		9,396,334.57		15,954,183.49
3100	SERVICIOS BASICOS	\$		\$
		995,000.00		1,036,832.60
311	Energía eléctrica	\$	\$	\$
		470,000.00	74,597.44	395,402.56
313	Agua	\$	\$	\$
		140,000.00	123,004.00	263,004.00
314	Telefonía tradicional	\$	\$	\$
		260,000.00	69,026.04	329,026.04
317	Servicios de acceso de Internet, redes y procesamiento de información	\$	\$	\$
		125,000.00	75,600.00	49,400.00

3200	SERVICIOS DE ARRENDAMIENTO	\$ 111,482.60		\$ 718,591.72
322	Arrendamiento de edificios	\$ 5,000.00	\$ 5,000.00	\$ -
325	Arrendamiento de equipo de transporte	\$ 15,000.00	\$ 9,046.27	\$ 24,046.27
329	Otros arrendamientos	\$ 91,482.60	\$ 603,062.85	\$ 694,545.45
3300	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTIFICOS TECNICOS Y OTROS SERVICIOS	\$ 250,000.00		\$ 131,968.09
331	Servicios legales de contabilidad, auditoria y relacionados (Gtos de Escrituración)	\$ 250,000.00	\$ 118,031.91	\$ 131,968.09
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 72,978.00		\$ 82,743.70
352	Instalación, reparación y mantenimiento de mobiliario y equipo de administración educacional y recreativo	\$ 42,978.00	\$ 12,296.00	\$ 55,274.00
359	Servicios de jardinería y fumigación	\$ 30,000.00	\$ 2,530.30	\$ 27,469.70
3600	SERVICIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y PUBLICIDAD	\$ 531,834.40		\$ 483,711.01
361	Difusión por radio, televisión y otros medios de mensajes sobre programas y actividades gubernamentales	\$ 500,000.00	\$ 47,173.79	\$ 452,826.21
363	Servicios de creatividad, preproducción de publicidad, exepcto internet	\$ 22,834.40	\$ 8,050.40	\$ 30,884.80
366	Servicio de creación y difusión de contenido exclusivamente a través de internet	\$ 9,000.00	\$ 9,000.00	\$ -
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 130,419.28		\$ 394,695.99
371	Pasajes aéreos	\$ 35,000.00	\$ 7,249.57	\$ 27,750.43
376	Viáticos en el extranjero	\$ 45,419.28	\$ 244,281.71	\$ 289,700.99
375	Viáticos en el país	\$ 50,000.00	\$ 27,244.57	\$ 77,244.57
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 6,304,120.29		\$ 8,038,402.80
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 1,245,190.08	\$ 1,244,122.90	\$ 2,489,312.98
382	Evento del día 10 de Mayo	\$ 263,528.43	\$ 3,581.36	\$ 267,109.79
382	Evento día del Padre	\$ 100,000.00	\$ 5,622.02	\$ 105,622.02
382	Compra de artículos navideños	\$ 200,000.00	\$ 59,773.25	\$ 140,226.75
382	Evento de Fiestas Patrias	\$ 200,000.00	\$ 225,122.41	\$ 425,122.41

382	Gastos de Feria Regional SDU	\$ 3,500,000.00	\$ 263,545.43	\$ 3,763,545.43
382	Convivio para fin de año	\$ 120,000.00		\$ 31,248.79
382	Evento del día de Reyes	\$ 49,180.00	\$ 19,600.00	\$ 68,780.00
382	Evento del Día del niño	\$ 141,132.92		\$ 2,638.75
382	Evento del Día del Maestro	\$ 185,088.86	\$ 62,342.95	\$ 247,431.81
382	Informe de Gobierno	\$ 300,000.00	\$ 4,006.23	\$ 304,006.23
3900	OTROS SERVICIOS GENERALES	\$ 1,000,500.00		\$ 5,067,237.58
394	Sentencias y resoluciones por autoridad competente	\$ 300,000.00	\$ 3,799,687.58	\$ 4,099,687.58
398	Impuesto sobre nóminas	\$ 400,000.00	\$ 567,550.00	\$ 967,550.00
399	Otros servicios generales	\$ 500.00		\$ 500.00
399	Interés adelanto de participaciones	\$ 300,000.00		\$ 300,000.00
4000	TRASFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 6,408,520.32		\$ 7,765,510.57
4400	AYUDAS SOCIALES	\$ 3,945,000.00		\$ 5,445,644.45
	OTRAS AYUDAS			
441	Programa Empleo Temporal 2023	\$ 360,000.00	\$ 437,322.65	\$ 797,322.65
	AYUDAS ECONOMICAS			
441	Gastos relacionados con actividades culturales, deportivas y de ayuda extraordinaria	\$ 300,000.00	\$ 74,460.47	\$ 374,460.47
	AYUDAS DE GASOLINA			
441	Gastos relacionados con actividades culturales, deportivas y de ayuda extraordinaria	\$ 400,000.00		\$ 85,154.62
	AYUDAS PARA ENFERMOS			
441	Gastos relacionados con actividades culturales, deportivas y de ayuda extraordinaria	\$ 400,000.00	\$ 85,653.98	\$ 485,653.98
	AYUDAS VARIAS			
441	Gastos relacionados con actividades culturales, deportivas y de ayuda extraordinaria	\$ 400,000.00	\$ 1,284,466.93	\$ 1,684,466.93
	AYUDAS GASTOS FUNERARIOS			
441	Ayuda sociales a personas	\$ 250,000.00		\$ 14,152.00
	AYUDAS PARA DEPORTISTAS			\$ 235,848.00

	Ayudas sociales a personas.	\$	\$	\$
441		200,000.00	92,615.00	292,615.00
	AYUDAS			
441	Ayudas sociales a personas (compra de cobijas)	\$	\$	\$
		300,000.00	36,660.00	263,340.00
	BECAS			
442	Becas y otras ayudas para programas de capacitación	\$	\$	\$
		600,000.00	295,000.00	305,000.00
	BECAS A ESTUDIANTES			
442	Becas y otras ayudas para programas de capacitación	\$	\$	\$
		120,000.00	101,328.90	221,328.90
	AYUDAS A CONSTRUCCION			
448	Ayudas (Materiales para Construcción)	\$	\$	\$
		300,000.00	98,026.86	201,973.14
	AYUDAS A EJIDATARIOS			
	Ayudas a Ejidatarios del Municipio	\$	\$	\$
		100,000.00	46,210.00	53,790.00
	AYUDAS			
441	Contingencias	\$		\$
		215,000.00		215,000.00
4500	PENSIONES Y JUBILACIONES	\$		\$
		2,463,520.32		2,319,866.12
452	Jubilaciones	\$	\$	\$
		2,463,520.32	143,654.20	2,319,866.12
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$		\$
		1,410,450.13		850,000.00
5600	MAQUINARIA, OROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$		\$
		335,450.13		150,000.00
564	CALENTADORES SOLARES MUNICIPALES	\$	\$	\$
		335,450.13	185,450.13	150,000.00
5800	BIENES INMUEBLES	\$		\$
		1,075,000.00		700,000.00
581	Terrenos	\$	\$	\$
		1,075,000.00	375,000.00	700,000.00
6000	INVERSION PUBLICA	\$		\$
		300,000.00		185,654.18
6100	OBRA PUBLICA EN BIENES DE DOMINIO PUBLICO	\$		\$
		300,000.00		185,654.18
611	Programa Red y Casa Ciudadana	\$	\$	\$
		300,000.00	114,345.82	185,654.18
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$		\$
		345,397.96		345,937.96
7900	PROVISIONES PARA CONTINGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$		\$
		345,397.96		345,937.96
799	Otras erogaciones especiales	\$	\$	\$
		345,397.96	540.00	345,937.96
8000	PARTICIPACIONES Y APORTACIONES	\$		\$
		4,427,046.71		4,427,046.71
8500	CONVENIOS	\$		\$
		4,427,046.71		4,427,046.71

853	PROGRAMA APOYOS SIN FRONTERAS	\$		\$
		4,427,046.71		4,427,046.71
0501	SECRETARÍA DEL AYUNTAMIENTO	\$		\$
		1,092,810.37		946,335.95
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$		\$
		1,062,610.37		922,972.36
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$		\$
		641,453.65		567,450.80
113	Sueldos Base	\$	\$	\$
		641,453.65	74,002.85	567,450.80
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$		\$
		164,629.77		127,371.67
132	Prima Vacacional	\$	\$	\$
		14,966.34	9,652.74	5,313.60
132	Gratificación de fin de año	\$	\$	\$
		149,663.43	27,605.36	122,058.07
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$		\$
		256,526.95		228,149.89
171	Apoyo Familiar	\$	\$	\$
		40,090.85	4,950.17	35,140.68
171	Ayuda para Transporte	\$	\$	\$
		32,072.68	2,278.43	34,351.11
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$	\$	\$
		64,145.37	7,920.07	56,225.30
171	Premio a la Asistencia	\$	\$	\$
		32,072.68	3,960.05	28,112.63
171	Ayuda ala vivienda	\$	\$	\$
		64,145.37	8,275.21	55,870.16
171	Gastos Médicos	\$	\$	\$
		24,000.00	5,549.99	18,450.01
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$		\$
		25,000.00		21,399.19
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$		\$
		25,000.00		21,399.19
221	Productos alimenticios para el personal en las instalaciones	\$	\$	\$
		25,000.00	3,600.81	21,399.19
3000	SERVICIOS GENERALES	\$		\$
		5,200.00		1,964.40
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$		\$
		5,000.00		1,964.40
375	Viáticos en el país	\$	\$	\$
		5,000.00	3,035.60	1,964.40
3900	OTROS SERVICIOS GENERALES	\$		\$
		200.00		-
392	Impuestos y Derechos	\$	\$	\$
		100.00	100.00	-
399	Otros servicios generales	\$	\$	\$
		100.00	100.00	-
0601	JUZGADO ADMINISTRATIVO MUNICIPAL	\$		\$
		465,735.98		357,899.37
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$		\$
		463,935.98		357,899.37

1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 278,942.08		\$ 213,381.37
	Sueldos Base	\$ 278,942.08	\$ 65,560.71	\$ 213,381.37
113	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 71,877.40		\$ 53,196.70
1300	Prima Vacacional	\$ 6,534.30	\$ 2,472.08	\$ 4,062.22
132	Gratificación de fin de año	\$ 65,343.10	\$ 16,208.62	\$ 49,134.48
132				
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 113,116.50		\$ 91,321.30
	Apoyo Familiar	\$ 17,433.88	\$ 4,263.09	\$ 17,433.88
171	Ayuda para Transporte	\$ 13,947.10	\$ 1,742.30	\$ 12,204.80
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 27,894.21	\$ 6,821.20	\$ 21,073.01
171	Premio a la Asistencia	\$ 13,947.10	\$ 3,410.50	\$ 10,536.60
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 27,894.21	\$ 6,821.20	\$ 21,073.01
171	Gastos Médicos	\$ 12,000.00	\$ 3,000.00	\$ 9,000.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 800.00		\$ -
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 800.00		\$ -
221	Productos alimenticios para personas	\$ 800.00	\$ 800.00	\$ -
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 1,000.00		\$ -
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 1,000.00		\$ -
375	Viáticos en el país	\$ 1,000.00	\$ 1,000.00	\$ -
0701	DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS Y REGLAMENTACIÓN	\$ 671,224.18		\$ 569,221.11
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 667,724.18		\$ 566,987.88
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 400,935.02		\$ 342,778.06
113	Sueldos Base	\$ 400,935.02	\$ 58,156.96	\$ 342,778.06
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 103,450.22		\$ 86,523.83
132	Prima Vacacional	\$ 9,404.56	\$ 2,841.68	\$ 6,562.88
132	Gratificación de fin de año	\$ 94,045.66	\$ 14,084.71	\$ 79,960.95
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 163,338.94		\$ 137,685.99

171	Apoyo Familiar	\$ 25,058.44		\$ 4,079.85	\$ 20,978.59
171	Ayuda para Transporte	\$ 20,046.75		\$ 720.39	\$ 19,326.36
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 40,093.50		\$ 6,527.74	\$ 33,565.76
171	Premio a la Asistencia	\$ 20,046.75		\$ 3,263.87	\$ 16,782.88
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 40,093.50		\$ 6,527.76	\$ 33,565.74
171	Gastos Médicos	\$ 18,000.00		\$ 4,533.34	\$ 13,466.66
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 1,000.00			\$ 1,263.24
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 1,000.00			\$ 1,263.24
221	Productos alimenticios para personas	\$ 1,000.00	\$ 263.24		\$ 1,263.24
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 2,500.00			\$ 969.99
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 2,500.00			\$ 969.99
375	Viáticos en el país	\$ 2,500.00		\$ 1,530.01	\$ 969.99
0801	TESORERÍA MUNICIPAL	\$ 20,036,852.64			\$ 23,287,309.30
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 3,630,542.51			\$ 5,650,747.70
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 1,662,938.87			\$ 1,734,080.54
113	Sueldos Base	\$ 1,662,938.87	\$ 71,141.67		\$ 1,734,080.54
1200	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER TRANSITORIO	\$ 850,000.00			\$ 2,260,135.09
121	Honorarios asimilados a salarios	\$ 100,000.00		\$ 100,000.00	\$ -
122	Sueldos base al personal eventual	\$ 750,000.00	\$ 1,510,135.09		\$ 2,260,135.09
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 430,788.30			\$ 1,009,736.59
132	Prima Vacacional	\$ 39,162.60		\$ 84.32	\$ 39,078.28
132	Gratificación de fin de año	\$ 391,625.70	\$ 579,032.61		\$ 970,658.31
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 686,815.34			\$ 646,795.48
171	Apoyo Familiar	\$ 103,933.68		\$ 8,668.45	\$ 95,265.23
171	Ayuda para Transporte	\$ 83,146.94	\$ 12,269.02		\$ 95,415.96

171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 166,293.89		\$ 13,869.23	\$ 152,424.66
171	Premio a la Asistencia	\$ 83,146.94		\$ 6,934.74	\$ 76,212.20
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 166,293.89		\$ 14,416.47	\$ 151,877.42
171	Gastos Médicos	\$ 84,000.00		\$ 8,399.99	\$ 75,600.01
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 1,344,515.00			\$ 1,495,009.47
2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$ 80,000.00			\$ 40,229.75
211	Materiales y útiles y equipos menores de oficina	\$ 40,000.00		\$ 7,270.26	\$ 32,729.74
214	Materiales, útiles y equipos menores de tecnologías de la información y comunicaciones	\$ 40,000.00		\$ 32,499.99	\$ 7,500.01
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 10,000.00			\$ 7,375.56
221	Productos alimenticios para personas	\$ 10,000.00		\$ 2,624.44	\$ 7,375.56
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$ 1,254,515.00			\$ 1,447,404.16
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 1,254,515.00	\$ 192,889.16		\$ 1,447,404.16
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 447,000.00			\$ 156,489.44
3300	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTIFICOS, TECNICOS Y OTROS SERVICIOS	\$ 300,000.00			\$ -
331	Servicios legales de contabilidad, auditoria y relacionados	\$ 300,000.00		\$ 300,000.00	\$ -
3400	SERVICIOS FINANCIEROS BANCARIOS Y COMERCIALES	\$ 30,000.00			\$ 121,961.44
341	Servicios financieros y bancarios	\$ 20,000.00		\$ 20,000.00	\$ -
341	Comisiones bancarias	\$ 10,000.00	\$ 111,961.44		\$ 121,961.44
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 10,000.00			\$ 6,825.00
375	Viáticos en el país	\$ 10,000.00		\$ 3,175.00	\$ 6,825.00
3900	Otros Servicios Generales	\$ 107,000.00			\$ 27,703.00
392	Impuestos y Derechos	\$ 50,000.00		\$ 27,517.00	\$ 22,483.00
395	Penas, multas, accesorios y actualizaciones	\$ 45,000.00		\$ 45,000.00	\$ -
399	Otros servicios generales	\$ 12,000.00		\$ 6,780.00	\$ 5,220.00

4000	TRASFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 12,850,467.86			\$ 14,901,732.86
4100	TRASFERENCIAS INTERNAS Y ASIGNACIONES AL SECTOR PUBLICO	\$ 12,850,467.86			\$ 14,901,732.86
415	Transferencias de recursos a DIF Municipal	\$ 6,558,755.39			\$ 6,558,755.39
415	Transferencias de recursos a Casa de Cultura	\$ 3,427,548.44	\$ 1,376,848.12		\$ 4,804,396.56
415	Transferencias de recursos a la COMUDE	\$ 2,438,899.03	\$ 76,209.10		\$ 2,515,108.13
415	Transferencias de recursos Subsidios	\$ 308,665.00	\$ 487,707.78		\$ 796,372.78
415	Transferencias de recursos para Jardín de Niños Leona Vicario	\$ 26,400.00			\$ 26,400.00
415	Transferencias de recursos para la Escuela Primaria Adolfo Ruiz Cortínez de la comunidad de San Juan Pan de Arriba	\$ 13,200.00	\$ 5,500.00		\$ 18,700.00
415	Transferencia de recursos a la USAE	\$ 60,000.00		\$ 15,000.00	\$ 45,000.00
415	Trasferencia de Recursos a Escuela Primaria Margarita Maza de Juárez de la comunidad de San Juan Pan de Arriba	\$ 17,000.00	\$ 120,000.00		\$ 137,000.00
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 1,564,327.27			\$ 1,083,329.83
5100	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$ 186,135.00			\$ 220,655.46
511	Muebles de Oficina y Estantería	\$ 15,000.00		\$ 8,402.00	\$ 6,598.00
515	Equipo de cómputo y de tecnologías de la información	\$ 31,285.40	\$ 42,922.46		\$ 74,207.86
519	Otros mobiliarios y equipo de administración	\$ 139,849.60			\$ 139,849.60
5200	MOBILIARIO Y EQUIPO EDUCACIONAL Y RECREATIVO	\$ 16,000.00			\$ -
523	Cámaras fotográficas y de video	\$ 16,000.00		\$ 16,000.00	\$ -
5400	VEHICULOS Y EQUIPO DE TRASPORTE	\$ 402,951.93			\$ 31,999.00
541	Vehículos y equipo terrestre	\$ 402,951.93		\$ 370,952.93	\$ 31,999.00
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 200,000.00			\$ -
351	Conservación y mantenimiento menor de inmuebles	\$ 200,000.00		\$ 200,000.00	\$ -
5600	MAQUINARIA, OROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$ 139,240.34			\$ 143,930.34
564	Sistemas de Aire Acondicionado, calefacción y de Refrigeración Industrial y Comercial	\$ 139,240.34	\$ 4,690.00		\$ 143,930.34
5900	ACTIVOS INTANGIBLES	\$ 620,000.00			\$ 686,745.03

591	Software	\$ 600,000.00	\$ 86,745.03	\$ 686,745.03
597	Licencias informáticas e intelectuales	\$ 20,000.00		\$ 20,000.00
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$ 200,000.00		\$ -
7900	PROVISIONES PARA CONTIGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$ 200,000.00		\$ -
799	Otras erogaciones especiales	\$ 200,000.00		\$ 200,000.00
0901	OFICIALÍA MAYOR	\$ 3,277,173.71		\$ 5,167,770.30
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 2,245,173.71		\$ 4,250,877.14
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 593,862.95		\$ 694,500.06
113	Sueldos Base	\$ 593,862.95	\$ 100,637.11	\$ 694,500.06
1200	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER TRANSITORIO	\$ 1,210,093.19		\$ 3,097,385.51
121	Honorarios asimilados a salarios	\$ 250,000.00		\$ 244,495.00
122	Sueldos base al personal eventual	\$ 960,093.19	\$ 2,131,787.32	\$ 3,091,880.51
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 154,942.02		\$ 200,419.57
132	Prima Vacacional	\$ 14,085.64	\$ 1,144.71	\$ 15,230.35
132	Gratificación de fin de año	\$ 140,856.38	\$ 44,332.84	\$ 185,189.22
1500	OTRAS PRESTACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS	\$ 35,000.00		\$ -
155	Apoyo a la capacitacion de los servidoresn públicos	\$ 35,000.00		\$ 35,000.00
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 251,275.55		\$ 258,572.00
171	Apoyo Familiar	\$ 37,116.43	\$ 69.89	\$ 37,186.32
171	Ayuda para Transporte	\$ 29,693.15	\$ 7,074.76	\$ 36,767.91
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 59,386.29	\$ 1,349.01	\$ 60,735.30
171	Premio a la Asistencia	\$ 29,693.15		\$ 1,181.58
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 59,386.53		\$ 303.78
171	Gastos Médicos	\$ 36,000.00	\$ 288.15	\$ 36,288.15
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 997,000.00		\$ 800,503.16

2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$ 400,000.00		\$ 299,579.23
216	Material de limpieza	\$ 400,000.00	\$ 100,420.77	\$ 299,579.23
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 54,000.00		\$ 52,780.00
221	Productos alimenticios para personas	\$ 4,000.00	\$ 22,460.00	\$ 26,460.00
221	Productos alimenticios para personas (Agua Purificada)	\$ 50,000.00		\$ 26,320.00
2500	PRODUCTOS QUIMICOS, FARMACEUTICOS Y DE LABORATORIO	\$ 157,000.00		\$ 256,581.53
253	Medicinas y productos farmacéuticos	\$ 142,000.00	\$ 99,228.13	\$ 241,228.13
254	Materiales, accesorios y suministros médicos	\$ 15,000.00	\$ 353.40	\$ 15,353.40
2700	VESTUARIOS, BLANCOS PRENDAS DE PROTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 386,000.00		\$ 191,562.40
271	Vestuario y Uniformes	\$ 386,000.00	\$ 194,437.60	\$ 191,562.40
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 35,000.00		\$ 116,390.00
3300	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTIFICOS TECNICOS Y OTROS SERVICIOS	\$ 30,000.00		\$ 116,000.00
334	Servicios de capacitación	\$ 30,000.00	\$ 86,000.00	\$ 116,000.00
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 5,000.00		\$ 390.00
375	Viáticos en el país	\$ 5,000.00	\$ 4,610.00	\$ 390.00
1001	DIRECCIÓN DE ATENCIÓN A LA MUJER Y VINCULACIÓN CON EL SECTOR SALUD	\$ 1,111,863.33		\$ 1,114,904.76
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 613,863.33		\$ 617,341.45
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 366,857.52		\$ 366,264.50
113	Sueldos Base	\$ 366,857.52	\$ 593.02	\$ 366,264.50
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 96,037.95		\$ 91,041.49
132	Prima Vacacional	\$ 8,730.72	\$ 4,161.49	\$ 4,569.23
132	Gratificación de fin de año	\$ 87,307.23	\$ 834.97	\$ 86,472.26
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 150,967.86		\$ 160,035.46
171	Apoyo Familiar	\$ 22,928.60	\$ 176.38	\$ 22,752.22
171	Ayuda para Transporte	\$ 18,342.88	\$ 4,224.37	\$ 22,567.25

171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 36,685.75		\$ 282.20	\$ 36,403.55
171	Premio a la Asistencia	\$ 18,324.88		\$ 123.00	\$ 18,201.88
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 36,685.75		\$ 325.19	\$ 36,360.56
171	Gastos Médicos	\$ 18,000.00	\$ 5,750.00		\$ 23,750.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 5,000.00			\$ 5,382.00
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 5,000.00			\$ 5,382.00
221	Productos alimenticios para personas	\$ 5,000.00	\$ 382.00		\$ 5,382.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 24,719.40			\$ 22,690.68
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 2,000.00			\$ 2,181.00
375	Viáticos en el país	\$ 2,000.00	\$ 181.00		\$ 2,181.00
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 22,719.40			\$ 20,509.68
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 22,719.40		\$ 2,209.72	\$ 20,509.68
4000	Ayudas sociales	\$ 450,000.00			\$ 450,000.00
4420	Becas y otras ayudas para programas de capacitación	\$ 450,000.00			\$ 450,000.00
441	Ayuda Social	\$ 450,000.00			\$ 450,000.00
6000	PROYECTOS PRODUCTIVOS Y ACCIONES DE FOMENTO	\$ 18,280.60			\$ 19,490.63
6300	Proyectos productivos y acciones de fomento	\$ 18,280.60			\$ 19,490.63
631	Proyecto de Mujer a Mujer	\$ 18,280.60	\$ 1,210.03		\$ 19,490.63
1101	COORDINACIÓN DE DERECHOS HUMANOS Y ATENCIÓN AL MIGRANTE	\$ 687,917.11			\$ 706,119.39
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 377,917.11			\$ 434,039.24
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 225,590.15			\$ 233,110.15
113	Sueldos Base	\$ 225,590.15	\$ 7,520.00		\$ 233,110.15
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 58,550.54			\$ 107,110.63
132	Prima Vacacional	\$ 5,322.78	\$ 3,402.41		\$ 8,725.19
132	Gratificación de fin de año	\$ 53,227.76	\$ 45,157.68		\$ 98,385.44
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 93,776.42			\$ 93,818.46

171	Apoyo Familiar	\$ 14,099.38		\$ 391.59	\$ 13,707.79
171	Ayuda para Transporte	\$ 11,279.51	\$ 2,348.06		\$ 13,627.57
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 22,559.01		\$ 626.63	\$ 21,932.38
171	Premio a la Asistencia	\$ 11,279.51		\$ 313.32	\$ 10,966.19
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 22,559.01		\$ 741.15	\$ 21,817.86
171	Gastos Médicos	\$ 12,000.00		\$ 233.33	\$ 11,766.67
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 5,000.00			\$ 3,600.00
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 5,000.00			\$ 3,600.00
221	Productos alimenticios para personas	\$ 5,000.00		\$ 1,400.00	\$ 3,600.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 120,000.00			\$ 69,225.39
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 5,000.00			\$ 6,183.99
375	Viáticos en el país	\$ 5,000.00	\$ 1,183.99		\$ 6,183.99
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 115,000.00			\$ 63,041.40
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 115,000.00		\$ 51,958.60	\$ 63,041.40
4000	TRASFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 185,000.00			\$ 199,254.76
440	AYUDAS SOCIALES	\$ 185,000.00			\$ 199,254.76
441	Apoyos Sociales para repatriados	\$ 135,000.00	\$ 8,632.00		\$ 143,632.00
441	Programa Rencontrando familias	\$ 50,000.00	\$ 5,622.76		\$ 55,622.76
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$ -			\$ -
7900	PROVISIONES PARA CONTIGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$ -			\$ -
799	Otras erogaciones especiales	\$ -			\$ -
1201	COORDINACIÓN DE ATENCIÓN CIUDADANA	\$ 540,033.83			\$ 531,056.33
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 528,033.83			\$ 527,199.92
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 314,294.15			\$ 314,047.76
113	Sueldos Base	\$ 314,294.15		\$ 246.39	\$ 314,047.76
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 81,808.06			\$ 77,591.54

132	Prima Vacacional	\$ 7,437.10		\$ 3,718.56	\$ 3,718.54
132	Gratificación de fin de año	\$ 74,370.96		\$ 497.96	\$ 73,873.00
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 131,931.62			\$ 135,560.62
171	Apoyo Familiar	\$ 19,643.38		\$ 15.32	\$ 19,628.06
171	Ayuda para Transporte	\$ 15,714.71	\$ 3,706.23		\$ 19,420.94
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 31,429.41		\$ 24.61	\$ 31,404.80
171	Premio a la Asistencia	\$ 15,714.71		\$ 12.31	\$ 15,702.40
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 31,429.41		\$ 24.99	\$ 31,404.42
171	Gastos Médicos	\$ 18,000.00			\$ 18,000.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 2,000.00			\$ 3,305.49
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 2,000.00			\$ 3,305.49
221	Productos alimenticios para personas	\$ 2,000.00	\$ 1,305.49		\$ 3,305.49
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 10,000.00			\$ 550.92
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 10,000.00			\$ 550.92
375	Viáticos en el país	\$ 10,000.00		\$ 9,449.08	\$ 550.92
1301	DIRECCIÓN MUNICIPAL DE EDUCACIÓN Y ATENCIÓN A LA JUVENTUD	\$ 2,357,623.10			\$ 2,192,095.69
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 1,253,771.48			\$ 1,253,771.48
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 738,000.14			\$ 738,000.14
113	Sueldos Base	\$ 738,000.14			\$ 738,000.14
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 194,246.29			\$ 194,246.29
132	Prima Vacacional	\$ 17,658.76			\$ 17,658.76
132	Gratificación de fin de año	\$ 176,587.53			\$ 176,587.53
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 321,525.05			\$ 321,525.05
171	Apoyo Familiar	\$ 46,125.01			\$ 46,125.01
171	Ayuda para Transporte	\$ 36,900.01			\$ 36,900.01
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 73,800.01			\$ 73,800.01

171	Premio a la Asistencia	\$		\$
		36,900.01		36,900.01
171	Apoyo ala Vivienda	\$		\$
		73,800.01		73,800.01
171	Gastos Médicos	\$		\$
		54,000.00		54,000.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$		\$
		6,000.00		6,000.00
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$		\$
		6,000.00		6,000.00
221	Productos alimenticios para personas	\$		\$
		6,000.00		6,000.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$		\$
		55,758.60		74,194.21
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$		\$
		10,000.00		3,523.51
375	Viáticos en el país	\$	\$	\$
		10,000.00	6,476.49	3,523.51
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$		\$
		45,758.60		70,670.70
382	Gastos de orden social y cultural	\$	\$	\$
		45,758.60	24,912.10	70,670.70
4000	TRASFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$		\$
		962,093.02		858,130.00
4400	AYUDAS SOCIALES	\$		\$
		962,093.02		858,130.00
443	Ayudas sociales a instituciones de enseñanza	\$	\$	\$
		254,241.40	103,963.02	150,278.38
443	Mejoramiento de Escuelas	\$		\$
		707,851.62		707,851.62
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$		\$
		80,000.00		-
7900	PROVISIONES PARA CONTIGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$		\$
		80,000.00		-
799	Otras erogaciones especiales	\$	\$	\$
		80,000.00	80,000.00	-
1501	DEPARTAMENTO DE ARCHIVO GENERAL MUNICIPAL	\$		\$
		824,589.75		688,182.14
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$		\$
		814,589.75		677,415.66
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$		\$
		478,743.80		400,635.38
113	Sueldos Base	\$	\$	\$
		478,743.80	78,108.42	400,635.38
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$		\$
		126,233.17		98,892.20
132	Prima Vacacional	\$	\$	\$
		11,475.74	7,038.20	4,437.54
132	Gratificación de fin de año	\$	\$	\$
		114,757.43	20,302.77	94,454.66
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$		\$
		209,612.78		177,888.08

171	Apoyo Familiar	\$ 29,933.24		\$ 5,158.37	\$ 24,774.87
171	Ayuda para Transporte	\$ 23,946.59	\$ 616.91		\$ 24,563.50
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 47,893.18		\$ 8,253.22	\$ 39,639.96
171	Premio a la Asistencia	\$ 23,946.59		\$ 4,126.76	\$ 19,819.83
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 47,893.18		\$ 8,253.25	\$ 39,639.93
171	Gastos Médicos	\$ 36,000.00		\$ 6,550.01	\$ 29,449.99
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 8,500.00			\$ 9,354.48
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 1,500.00			\$ 3,354.48
221	Productos alimenticios para personas	\$ 1,500.00	\$ 1,854.48		\$ 3,354.48
2700	VESTUARIOS. BLANCOS PRENDAS DE PROTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 1,000.00			-
272	Prendas de seguridad y protección personal	\$ 1,000.00		\$ 1,000.00	-
2900	HERRAMIENTAS, REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES	\$ 6,000.00			\$ 6,000.00
291	Herramientas menores	\$ 6,000.00			\$ 6,000.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 1,500.00			\$ 1,412.00
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 1,500.00			\$ 1,412.00
375	Viáticos en el país	\$ 1,500.00		\$ 88.00	\$ 1,412.00
1601	COORDINACIÓN DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL	\$ 720,190.78			\$ 737,506.15
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 714,190.78			\$ 737,506.15
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 425,351.56			\$ 428,736.40
113	Sueldos Base	\$ 425,351.56	\$ 3,384.84		\$ 428,736.40
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 110,649.27			\$ 126,991.95
132	Prima Vacacional	\$ 10,059.02		\$ 3,437.17	\$ 6,621.85
132	Gratificación de fin de año	\$ 100,590.25	\$ 19,779.85		\$ 120,370.10
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 178,189.95			\$ 181,777.80
171	Apoyo Familiar	\$ 26,584.47		\$ 202.26	\$ 26,382.21

171	Ayuda para Transporte	\$ 21,267.58	\$ 4,867.68	\$ 26,135.26
171	Premio a la Puntualidad	\$ 42,535.16	\$ 323.99	\$ 42,211.17
171	Premio a la Asistencia	\$ 21,267.58	\$ 161.84	\$ 21,105.74
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 42,535.16	\$ 419.22	\$ 42,115.94
171	Gastos Médicos	\$ 24,000.00	\$ 172.52	\$ 23,827.48
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 3,000.00		\$ -
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 3,000.00		\$ -
221	Productos alimenticios para personas	\$ 3,000.00	\$ 3,000.00	\$ -
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 3,000.00		\$ -
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 3,000.00		\$ -
375	Viáticos en el país	\$ 3,000.00	\$ 3,000.00	\$ -
1701	COORDINACIÓN DE MEDIO AMBIENTE	\$ 1,863,546.01		\$ 1,656,194.86
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 748,546.01		\$ 706,699.95
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 442,256.22		\$ 421,826.25
113	Sueldos Base	\$ 442,256.22	\$ 20,429.97	\$ 421,826.25
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 115,971.92		\$ 101,520.80
132	Prima Vacacional	\$ 10,542.90	\$ 6,390.89	\$ 4,152.01
132	Gratificación de fin de año	\$ 105,429.02	\$ 8,060.23	\$ 97,368.79
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 190,317.87		\$ 183,352.90
171	Apoyo Familiar	\$ 27,641.01	\$ 1,614.26	\$ 26,026.75
171	Ayuda para Transporte	\$ 22,112.81	\$ 2,436.21	\$ 24,549.02
171	Premio a la Puntualidad	\$ 44,225.62	\$ 2,583.22	\$ 41,642.40
171	Premio a la Asistencia	\$ 22,112.81	\$ 1,291.32	\$ 20,821.49
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 44,225.62	\$ 2,679.05	\$ 41,546.57
171	Gastos Médicos	\$ 30,000.00	\$ 1,233.33	\$ 28,766.67

2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 9,500.00		\$ 458.20
2700	VESTUARIOS, BLANCOS, PRENDAS DE PROTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 5,000.00		\$ -
271	Vestuario y Uniformes	\$ 5,000.00	\$ 5,000.00	\$ -
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 4,500.00		\$ 458.20
221	Productos alimenticios para personas	\$ 4,500.00	\$ 4,041.80	\$ 458.20
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 12,500.00		\$ 1,440.00
3300	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTIFICOS, TECNICOS Y OTROS SERVICIOS	\$ 1,500.00		\$ -
334	Servicios de capacitación	\$ 1,500.00	\$ 1,500.00	\$ -
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 4,000.00		\$ -
375	Viáticos en el país	\$ 4,000.00	\$ 4,000.00	\$ -
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 7,000.00		\$ 1,440.00
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 7,000.00	\$ 5,560.00	\$ 1,440.00
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 33,000.00		\$ 1,807.17
5100	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$ 20,000.00		\$ -
515	Equipo de cómputo y de tecnologías de la información	\$ 20,000.00	\$ 20,000.00	\$ -
5600	MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$ 13,000.00		\$ 1,807.17
565	Maquinaria otros equipos y herramientas	\$ 4,000.00	\$ 4,000.00	\$ -
566	Equipos de generación eléctrica, aparatos y accesorios eléctricos	\$ 4,000.00	\$ 4,000.00	\$ -
567	Herramientas y maquinas-herramientas	\$ 5,000.00	\$ 3,192.83	\$ 1,807.17
6000	PROYECTOS PRODUCTIVOS Y ACCIONES DE FOMENTO	\$ 1,060,000.00		\$ 945,789.54
6300	Proyectos productivos y acciones de fomento	\$ 109,000.00		\$ -
631	Contruccion de un invernadero	\$ 109,000.00	\$ 109,000.00	\$ -
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$ 951,000.00		\$ 945,789.54
7900	PROVISIONES PARA CONTIGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$ 951,000.00		\$ 945,789.54
799	Otras erogaciones especiales (Estancian Temporal Canina)	\$ 951,000.00	\$ 5,210.46	\$ 945,789.54

1801	CONTRALORÍA MUNICIPAL	\$		\$
		2,197,489.07		1,952,633.36
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$		\$
		2,163,489.07		1,942,536.74
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$		\$
		1,302,238.98		1,165,515.84
	Sueldos Base	\$	\$	\$
113		1,302,238.98	136,723.14	1,165,515.84
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$		\$
		335,188.45		299,381.21
	Prima Vacacional	\$	\$	\$
132		30,471.68	16,211.24	14,260.44
	Gratificación de fin de año	\$	\$	\$
132		304,716.77	19,596.00	285,120.77
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$		\$
		526,061.64		477,639.69
	Apoyo Familiar	\$	\$	\$
171		81,389.94	8,798.54	72,591.40
	Ayuda para Transporte	\$	\$	\$
171		65,111.95	7,222.04	72,333.99
	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$	\$	\$
171		130,223.90	14,328.54	115,895.36
	Premio a la Asistencia	\$	\$	\$
171		65,111.95	7,038.40	58,073.55
	Apoyo ala Vivienda	\$	\$	\$
171		130,223.90	16,561.70	113,662.20
	Gastos Médicos	\$	\$	\$
171		54,000.00	8,916.81	45,083.19
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$		\$
		12,000.00		2,859.32
2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$		\$
		2,000.00		-
	Materiales impreso e información digital	\$	\$	\$
215		2,000.00	2,000.00	-
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$		\$
		10,000.00		2,859.32
	Productos alimenticios para personas	\$	\$	\$
221		10,000.00	7,140.68	2,859.32
3000	SERVICIOS GENERALES	\$		\$
		22,000.00		7,237.30
3100	SERVICIOS BASICOS	\$		\$
		2,000.00		-
	Servicios Postales y Telegráficos	\$	\$	\$
318		2,000.00	2,000.00	-
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$		\$
		15,000.00		7,237.30
	Viáticos en el país	\$	\$	\$
375		15,000.00	7,762.70	7,237.30
3800	Servicios Oficiales	\$		\$
		5,000.00		-

382	Gastos de orden social y cultural	\$		\$	\$
		5,000.00		5,000.00	-
1901	DEPARTAMENTO DE ADQUISICIONES	\$			\$
		1,635,644.28			1,682,601.36
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$			\$
		525,644.28			519,582.16
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$			\$
		309,753.74			309,287.37
113	Sueldos Base	\$		\$	\$
		309,753.74		466.37	309,287.37
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$			\$
		85,604.81			76,527.90
132	Prima Vacacional	\$		\$	\$
		7,782.26		4,115.26	3,667.00
132	Gratificación de fin de año	\$		\$	\$
		77,822.55		4,961.65	72,860.90
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$			\$
		130,285.73			133,766.89
171	Apoyo Familiar	\$		\$	\$
		19,359.61		29.17	19,330.44
171	Ayuda para Transporte	\$	\$		\$
		15,487.69	3,643.67		19,131.36
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$		\$	\$
		30,975.37		46.66	30,928.71
171	Premio a la Asistencia	\$		\$	\$
		15,487.69		23.33	15,464.36
171	Apoyo ala Vivienda	\$		\$	\$
		30,975.37		46.68	30,928.69
171	Gastos Médicos	\$		\$	\$
		18,000.00		16.67	17,983.33
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$			\$
		685,000.00			878,534.02
2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$			\$
		680,000.00			849,408.08
211	Materiales y útiles y equipos menores de oficina	\$	\$		\$
		530,000.00	184,052.90		714,052.90
214	Materiales, útiles y equipos menores de tecnologías de la información y comunicaciones	\$		\$	\$
		150,000.00		14,644.82	135,355.18
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$			\$
		5,000.00			29,125.94
221	Productos alimenticios para personas	\$	\$		\$
		5,000.00	24,125.94		29,125.94
3000	SERVICIOS GENERALES	\$			\$
		412,000.00			273,967.18
3400	SERVICIOS FINANCIEROS, BANCARIOS Y COMERCIALES	\$			\$
		404,000.00			268,506.25
345	Seguro de bienes patrimoniales	\$		\$	\$
		404,000.00		135,493.75	268,506.25
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$			\$
		8,000.00			5,460.93

375	Viáticos en el país	\$		\$	\$
		8,000.00		2,539.07	5,460.93
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$			\$
		13,000.00			10,518.00
5100	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$			\$
		8,000.00			5,298.00
511	Muebles de Oficina y Estantería	\$		\$	\$
		8,000.00		2,702.00	5,298.00
5600	MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$			\$
		5,000.00			5,220.00
564	Sistemas de aire acondicionado	\$	\$		\$
		5,000.00	220.00		5,220.00
2001	DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA Y SISTEMAS	\$			\$
		834,951.14			775,832.67
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$			\$
		203,951.14			189,109.67
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$			\$
		122,094.00			111,580.35
113	Sueldos Base	\$		\$	\$
		122,094.00		10,513.65	111,580.35
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$			\$
		31,598.06			30,161.79
132	Prima Vacacional	\$		\$	\$
		2,872.55		1,436.27	1,436.28
132	Gratificación de fin de año	\$			\$
		28,725.51			28,725.51
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$			\$
		50,259.08			47,367.53
171	Apoyo Familiar	\$		\$	\$
		7,630.88		657.17	6,973.71
171	Ayuda para Transporte	\$	\$		\$
		6,104.70	910.55		7,015.25
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$		\$	\$
		12,209.40		1,051.26	11,158.14
171	Premio a la Asistencia	\$		\$	\$
		6,104.70		525.73	5,578.97
171	Apoyo ala Vivienda	\$		\$	\$
		12,209.40		1,051.27	11,158.13
171	Gastos Médicos	\$		\$	\$
		6,000.00		516.67	5,483.33
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$			\$
		5,000.00			2,755.00
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$			\$
		5,000.00			2,755.00
246	Material eléctrico y electrónico	\$		\$	\$
		5,000.00		2,245.00	2,755.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$			\$
		626,000.00			583,968.00
3100	SERVICIOS BASICOS	\$			\$
		624,000.00			583,968.00
317	Servicios de Acceso a Internet, redes y procesamiento de la información	\$		\$	\$
		624,000.00		40,032.00	583,968.00

3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 2,000.00		\$ -
375	Viáticos en el país	\$ 2,000.00		\$ 2,000.00
2201	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA Y MOVILIDAD	\$ 1,329,090.85		\$ 1,448,514.55
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 200,000.00		\$ 200,000.00
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 200,000.00		\$ 200,000.00
134	Compensaciones	\$ 200,000.00		\$ 200,000.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 317,999.00		\$ 337,289.82
2100	MATERIALES DE ADMINISTRACIÓN, EMISIÓN DE DOCUMENTOS Y ARTICULOS OFICIALES	\$ 32,999.00		\$ 61,667.50
212	Materiales y útiles de impresión y reproducción	\$ 3,000.00		\$ 3,000.00
214	Materiales, útiles y equipos menores de tecnologías de la información y comunicaciones	\$ 29,999.00	\$ 31,668.50	\$ 61,667.50
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 150,000.00		\$ 191,969.86
221	Productos alimenticios para personas (operativo)	\$ 63,406.79	\$ 723.03	\$ 64,129.82
221	Productos alimenticios para personas	\$ 56,593.21	\$ 55,708.83	\$ 112,302.04
222	Productos alimenticios para animales	\$ 30,000.00		\$ 14,462.00
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$ 35,000.00		\$ 6,463.10
248	Materiales complementarios	\$ 35,000.00		\$ 28,536.90
2500	PRODUCTOS QUIMICOS, FARMACEUTICOS Y DE LABORATORIO	\$ 10,000.00		\$ -
255	Materiales Accesorios y suministros de laboratorio	\$ 10,000.00		\$ 10,000.00
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$ 60,000.00		\$ 77,189.36
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 60,000.00	\$ 17,189.36	\$ 77,189.36
2800	MATERIALES Y SUMINISTROS PARA SEGURIDAD	\$ 30,000.00		\$ -
282	Materiales de seguridad pública	\$ 30,000.00		\$ 30,000.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 268,850.00		\$ 365,232.87
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 160,000.00		\$ 243,316.30

352	Instalación, reparación y mantenimiento de mobiliario y equipo de administración educacional y recreativo	\$ 10,000.00		\$ 5,592.00	\$ 4,408.00
353	Instalación, reparación y mantenimiento de equipo de computo y tecnología de la información de bienes informáticos	\$ 150,000.00	\$ 88,908.30		\$ 238,908.30
3700	SERVICIOS DE TRASLADO Y VIATICOS	\$ 8,851.00			\$ 10,880.00
375	Viáticos en el país	\$ 8,851.00	\$ 2,029.00		\$ 10,880.00
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 99,999.00			\$ 111,036.57
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 99,999.00	\$ 11,037.57		\$ 111,036.57
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 542,241.85			\$ 545,991.86
5100	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$ 103,738.01			\$ 128,737.01
511	Muebles de Oficina y Estantería	\$ 23,400.01	\$ 13,399.00		\$ 36,799.01
512	Muebles, excepto de oficina y estantería	\$ 1.00			\$ 1.00
515	Equipo de cómputo y de tecnologías de la información	\$ 80,337.00	\$ 11,600.00		\$ 91,937.00
5200	MOBILIARIO Y EQUIPO EDUCACIONAL Y RECREATIVO	\$ 415,754.85			\$ 415,754.85
521	Equipos y aparatos audiovisuales	\$ 67,419.90			\$ 67,419.90
522	Aparatos Deportivos	\$ 195,000.00			\$ 195,000.00
523	Cámaras fotográficas y de video	\$ 153,333.95			\$ 153,333.95
529	Otro mobiliario y equipo de administración	\$ 1.00			\$ 1.00
5600	MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$ 22,748.99			\$ 1,500.00
565	Equipo de comunicación y telecomunicación	\$ 20,000.00		\$ 20,000.00	\$ -
569	Otros equipos	\$ 2,748.99		\$ 1,248.99	\$ 1,500.00
2401	PROTECCIÓN CIVIL	\$ 292,997.70			\$ 315,689.01
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 30,000.00			\$ -
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 30,000.00			\$ -
134	Compensaciones	\$ 30,000.00		\$ 30,000.00	\$ -
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 221,997.70			\$ 315,689.01
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 10,000.00			\$ 12,412.89

221	Productos alimenticios para personas	\$ 10,000.00	\$ 2,412.89	\$ 12,412.89
2500	PRODUCTOS QUIMICOS, FARMACEUTICOS Y DE LABORATORIO	\$ 30,000.00		\$ 15,741.40
253	Medicinas y productos farmacéuticos	\$ 20,000.00	\$ 20,000.00	\$ -
254	Materiales, accesorios y suministros médicos	\$ 10,000.00	\$ 5,741.40	\$ 15,741.40
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$ 165,930.91		\$ 256,329.93
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 165,930.91	\$ 90,399.02	\$ 256,329.93
2900	HERRAMIENTAS, REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES	\$ 16,066.79		\$ 31,204.79
291	Herramientas menores	\$ 16,066.79	\$ 15,138.00	\$ 31,204.79
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 9,000.00		\$ -
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 9,000.00		\$ -
356	Reparación y mantenimiento de equipo de defensa y seguridad	\$ 9,000.00	\$ 9,000.00	\$ -
4000	TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 20,000.00		\$ -
4400	Ayudas sociales	\$ 20,000.00		\$ -
448	Ayudas por desastres naturales y otros siniestros	\$ 20,000.00	\$ 20,000.00	\$ -
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 12,000.00		\$ -
5300	EQUIPO E INSTRUMENTAL, MEDICO Y DE LABORATORIO	\$ 12,000.00		\$ -
531	Equipo para uso medico y de laboratorio	\$ 12,000.00	\$ 12,000.00	\$ -
2501	DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS	\$ 3,095,161.48		\$ 2,929,147.12
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 2,574,533.23		\$ 2,148,094.81
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 1,548,375.70		\$ 1,303,164.35
113	Sueldos Base	\$ 1,548,375.70	\$ 245,211.35	\$ 1,303,164.35
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 398,871.35		\$ 305,958.96
132	Prima Vacacional	\$ 36,261.04	\$ 23,035.57	\$ 13,225.47
132	Gratificación de fin de año	\$ 362,610.31	\$ 69,876.82	\$ 292,733.49
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PÚBLICOS	\$ 627,286.18		\$ 538,971.50

171	Apoyo Familiar	\$ 96,773.48		\$ 15,612.64	\$ 81,160.84
171	Ayuda para Transporte	\$ 77,418.78	\$ 2,984.00		\$ 80,402.78
171	Premio a la Puntualidad	\$ 154,837.57		\$ 24,979.91	\$ 129,857.66
171	Premio a la Asistencia	\$ 77,418.78		\$ 12,489.96	\$ 64,928.82
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 154,837.57		\$ 25,200.00	\$ 129,637.57
171	Gastos Médicos	\$ 66,000.00		\$ 13,016.17	\$ 52,983.83
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 17,000.00			\$ 17,669.42
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 12,000.00			\$ 10,242.42
221	Productos alimenticios para personas	\$ 12,000.00		\$ 1,757.58	\$ 10,242.42
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$ 5,000.00			\$ 7,427.00
291	Herramienta menores	\$ 5,000.00	\$ 2,427.00		\$ 7,427.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 10,000.00			\$ 1,420.00
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 10,000.00			\$ 1,420.00
375	Viáticos en el país	\$ 10,000.00		\$ 8,580.00	\$ 1,420.00
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 25,000.00			\$ -
5600	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$ 25,000.00			\$ -
567	Herramientas y máquina-herramientas	\$ 25,000.00		\$ 25,000.00	\$ -
6000	INVERSION PUBLICA	\$ 468,628.25			\$ 761,962.89
6100	OBRAS PUBLICAS EN BIENES DE DOMINIO PUBLICO	\$ 400,000.00			\$ 693,334.64
611	Obras Publicas en bienes de dominio publico	\$ 113,717.38	\$ 293,334.64		\$ 407,052.02
611	REMODELACIÓN DE MODULOS SANITARIOS EN LAS INSTALACIONES DE INMUEBLE DENOMINADO "CINE UNION".	\$ 286,282.62			\$ 286,282.62
6100	OBRA PUBLICA EN BIENES PROPIOS	\$ 68,628.25			\$ 68,628.25
615	Construcción de vías de comunicación	\$ 68,628.25			\$ 68,628.25
2601	DIRECCIÓN DE DESARROLLO RURAL Y SOCIAL	\$ 8,470,080.25			\$ 8,736,703.60
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 1,892,080.25			\$ 1,817,857.91

1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 1,129,498.02		\$ 1,109,654.49
113	Sueldos Base	\$ 1,129,498.02	\$ 19,843.53	\$ 1,109,654.49
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 293,139.20		\$ 240,041.92
132	Prima Vacacional	\$ 26,649.02	\$ 13,899.72	\$ 12,749.30
132	Gratificación de fin de año	\$ 266,490.18	\$ 39,197.56	\$ 227,292.62
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 469,443.03		\$ 468,161.50
171	Apoyo Familiar	\$ 70,593.63	\$ 2,006.02	\$ 68,587.61
171	Ayuda para Transporte	\$ 56,474.90	\$ 10,649.03	\$ 67,123.93
171	Premio a la Puntualidad	\$ 112,949.80	\$ 3,209.73	\$ 109,740.07
171	Premio a la Asistencia	\$ 56,474.90	\$ 1,604.93	\$ 54,869.97
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 112,949.80	\$ 3,209.83	\$ 109,739.97
171	Gastos Médicos	\$ 60,000.00	\$ 1,900.05	\$ 58,099.95
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 10,000.00		\$ 6,121.56
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 10,000.00		\$ 6,121.56
221	Productos alimenticios para personas	\$ 10,000.00	\$ 3,878.44	\$ 6,121.56
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 94,000.00		\$ 40,453.40
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 10,000.00		\$ 2,704.00
375	Viáticos en el país	\$ 10,000.00	\$ 7,296.00	\$ 2,704.00
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 84,000.00		\$ 37,749.40
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 84,000.00	\$ 46,250.60	\$ 37,749.40
4000	TRASFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 2,459,000.00		\$ 2,100,818.80
4400	AYUDAS SOCIALES	\$ 2,459,000.00		\$ 2,100,818.80
441	Tianguis Ganadero	\$ 200,000.00		\$ 200,000.00
441	Planta Potabilizadora Garrafonera La Granja	\$ 140,000.00	\$ 8,024.33	\$ 131,975.67
441	Filtros de caminos de agua	\$ 69,000.00	\$ 30,300.00	\$ 38,700.00
441	AYUDA MATERIAL PARA CUARTO DORMITONIO GOBERNAR ES SERVIR	\$ 1,800,000.00	\$ 272,356.87	\$ 1,527,643.13

448	Ayudas por desastres naturales y otros siniestros	\$ 250,000.00		\$ 47,500.00	\$ 202,500.00
	Otras Ayudas	\$ -			\$ -
411	Programa de apoyo fortalecimiento de un paquete tecnológico	\$ -			\$ -
6000	INVERSION PUBLICA	\$ 3,630,000.00			\$ 4,063,931.43
6300	PROYECTOS PRODUCTIVOS Y ACCIONES DE FOMENTO	\$ 3,630,000.00			\$ 4,063,931.43
632	Programa Tecno campo	\$ 600,000.00	\$ 543,500.00		\$ 1,143,500.00
632	Mi Ganado Productivo 2023	\$ 500,000.00			\$ 500,000.00
632	Programa " MI FAMILIA PRODUCTIVA Y SUSTENTABLE 2023"	\$ 850,000.00			\$ 850,000.00
632	MI COLONIA A COLOR 2023	\$ 350,000.00			\$ 350,000.00
632	PROGRAMA DE MI GRANJA DE PECES 2023	\$ 50,000.00		\$ 50,000.00	\$ -
632	FERIA MUNICIPAL AGRICOLA Y GANADERA 2023	\$ 380,000.00		\$ 53,977.00	\$ 326,023.00
632	Programa mejoramiento de Vivienda SDU	\$ 100,000.00		\$ 5,591.57	\$ 94,408.43
632	PROGRAMA BORDERIA ABREVEDERO AGRICOLA MUNICIPAL 2023	\$ 400,000.00			\$ 400,000.00
632	DESARROLLO TERRITORIAL SUSTENTABLE 2023 APORTACIÓN MUNICIPAL (BORDERIA ESTATAL)	\$ 400,000.00			\$ 400,000.00
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$ 385,000.00			\$ 707,520.50
7900	PROVISIONES PARA CONTIGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$ 385,000.00			\$ 707,520.50
799	Otras erogaciones especiales	\$ 385,000.00	\$ 322,520.50		\$ 707,520.50
2701	DIRECCIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y TURISMO	\$ 998,374.64			\$ 1,008,989.04
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 763,374.64			\$ 729,497.33
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 455,857.12			\$ 443,613.36
113	Sueldos Base	\$ 455,857.12		\$ 12,243.76	\$ 443,613.36
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 118,269.31			\$ 100,451.29
132	Prima Vacacional	\$ 10,751.76		\$ 6,129.84	\$ 4,621.92
132	Gratificación de fin de año	\$ 107,517.55		\$ 11,688.18	\$ 95,829.37
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 189,248.21			\$ 185,432.68
171	Apoyo Familiar	\$ 28,491.07		\$ 1,237.48	\$ 27,253.59

171	Ayuda para Transporte	\$ 22,792.86	\$ 4,386.02	\$ 27,178.88
171	Premio a la Puntualidad	\$ 45,585.71	\$ 1,979.97	\$ 43,605.74
171	Premio a la Asistencia	\$ 22,792.86	\$ 989.87	\$ 21,802.99
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 45,585.71	\$ 2,110.89	\$ 43,474.82
171	Gastos Médicos	\$ 24,000.00	\$ 1,883.34	\$ 22,116.66
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 8,000.00		\$ 7,022.64
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 8,000.00		\$ 7,022.64
221	Productos alimenticios para personas	\$ 8,000.00	\$ 977.36	\$ 7,022.64
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 227,000.00		\$ 272,469.07
3300	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTIFICOS TECNICOS Y OTROS SERVICIOS	\$ 70,000.00		\$ 138,000.00
334	Programa Cursos y Talleres (IECA) 2023	\$ 70,000.00	\$ 68,000.00	\$ 138,000.00
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 7,000.00		\$ 466.00
375	Viáticos en el país	\$ 7,000.00	\$ 6,534.00	\$ 466.00
3800	SERVICIOS OFICIALES	\$ 150,000.00		\$ 134,003.07
382	Gastos de orden social y cultural	\$ 150,000.00	\$ 15,996.93	\$ 134,003.07
7000	INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	\$ -		\$ -
7900	PROVISIONES PARA CONTIGENCIAS Y OTRAS EROGACIONES ESPECIALES	\$ -		\$ -
799	Otras erogaciones especiales	\$ -		\$ -
2801	DIRECCIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS MUNICIPALES	\$ 7,730,391.75		\$ 11,175,958.07
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 3,950,291.75		\$ 3,908,993.13
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 2,344,421.82		\$ 2,339,713.74
113	Sueldos Base	\$ 2,344,421.82	\$ 4,708.08	\$ 2,339,713.74
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 612,017.03		\$ 571,324.89
132	Prima Vacacional	\$ 55,637.91	\$ 27,414.75	\$ 28,223.16
132	Gratificación de fin de año	\$ 556,379.12	\$ 13,277.39	\$ 543,101.73

1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 993,852.90		\$ 997,954.50
171	Apoyo Familiar	\$ 146,526.36		\$ 3,261.96 \$ 143,264.40
171	Ayuda para Transporte	\$ 117,221.09	\$ 24,138.19	\$ 141,359.28
171	Premio a la Puntualidad	\$ 234,442.18		\$ 5,201.18 \$ 229,241.00
171	Premio a la Asistencia	\$ 117,221.09		\$ 2,576.49 \$ 114,644.60
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 234,442.18		\$ 5,363.62 \$ 229,078.56
171	Gastos Médicos	\$ 144,000.00		\$ 3,633.34 \$ 140,366.66
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 291,100.00		\$ 373,862.76
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 30,000.00		\$ 6,402.02
221	Productos alimenticios para personas	\$ 30,000.00		\$ 23,597.98 \$ 6,402.02
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$ 201,100.00		\$ 256,915.15
241	Productos minerales no metálicos	\$ 6,000.00		\$ 6,000.00 \$ -
242	Cemento y productos de concreto	\$ 6,000.00		\$ 6,000.00 \$ -
243	Cal, yeso y productos de yeso	\$ 6,000.00		\$ 6,000.00 \$ -
246	Material eléctrico y electrónico	\$ 10,000.00	\$ 13,451.00	\$ 23,451.00
249	Otros Materiales y artículos de construcción y reparación	\$ 173,100.00	\$ 60,364.15	\$ 233,464.15
2700	VESTUARIOS, BLANCOS PRENDAS DE PROTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 35,000.00		\$ 49,604.94
272	Prendas de seguridad y protección personal	\$ 35,000.00	\$ 14,604.94	\$ 49,604.94
2900	HERRAMIENTAS, REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES	\$ 25,000.00		\$ 60,940.65
291	Herramientas menores	\$ 25,000.00	\$ 35,940.65	\$ 60,940.65
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 474,000.00		\$ 541,050.84
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 444,000.00		\$ 541,050.84
351	Conservación y mantenimiento menor de inmuebles	\$ 120,000.00	\$ 47,387.97	\$ 167,387.97
355	Reparación y mantenimiento de equipo de transporte	\$ 324,000.00	\$ 49,662.87	\$ 373,662.87
3900	OTROS SERVICIOS GENERALES	\$ 30,000.00		\$ -

399	Otros servicios generales (Revista y verificación)	\$ 30,000.00		\$ 30,000.00	\$ -
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 15,000.00			\$ 17,380.00
5600	MAQUINARIA OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$ 15,000.00			\$ 17,380.00
569	Otros equipos	\$ 15,000.00	\$ 2,380.00		\$ 17,380.00
6000	INVERSION PUBLICA	\$ 3,000,000.00			\$ 6,334,671.34
6300	PROYECTOS PRODUCTIVOS Y ACCIONES DE FOMENTO	\$ 3,000,000.00			\$ 6,334,671.34
632	Ejecución de proyectos productivos no incluidos en conceptos anteriores de este capítulo (CONCESIÓN)	\$ 3,000,000.00	\$ 3,334,671.34		\$ 6,334,671.34
2901	LIMPIA Y RECOLECCIÓN DE BASURA	\$ 2,273,245.36			\$ 2,194,175.55
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 2,258,245.36			\$ 2,194,175.55
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 1,325,780.82			\$ 1,292,641.42
113	Sueldos Base	\$ 1,325,780.82		\$ 33,139.40	\$ 1,292,641.42
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 349,869.00			\$ 317,910.57
132	Prima Vacacional	\$ 31,806.27		\$ 16,901.27	\$ 14,905.00
132	Gratificación de fin de año	\$ 318,062.73		\$ 15,057.16	\$ 303,005.57
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 582,595.54			\$ 583,623.56
171	Apoyo Familiar	\$ 82,861.30		\$ 2,132.12	\$ 80,729.18
171	Ayuda para Transporte	\$ 66,289.04	\$ 14,055.12		\$ 80,344.16
171	Premio a la Puntualidad	\$ 132,578.08		\$ 3,427.65	\$ 129,150.43
171	Premio a la Asistencia	\$ 66,289.04		\$ 1,670.63	\$ 64,618.41
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 132,578.08		\$ 3,430.04	\$ 129,148.04
171	Gastos Médicos	\$ 102,000.00		\$ 2,366.66	\$ 99,633.34
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 15,000.00			\$ -
2700	VESTUARIOS, BLANCOS PRENDAS DE PROTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 10,000.00			\$ -
272	Prendas de seguridad y protección personal	\$ 10,000.00		\$ 10,000.00	\$ -
2900	HERRAMIENTAS , REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES	\$ 5,000.00			\$ -

291	Herramientas menores	\$		\$	\$
		5,000.00		5,000.00	-
3001	PARQUES Y JARDINES	\$			\$
		255,950.97			241,353.61
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$			\$
		220,950.97			221,552.52
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$			\$
		128,234.23			128,946.84
113	Sueldos Base	\$	\$		\$
		128,234.23	712.61		128,946.84
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$			\$
		34,231.84			32,239.94
132	Prima Vacacional	\$		\$	\$
		3,111.98		1,555.98	1,556.00
132	Gratificación de fin de año	\$		\$	\$
		31,119.86		435.92	30,683.94
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$			\$
		58,484.90			60,365.74
171	Apoyo Familiar	\$	\$		\$
		8,014.64	44.45		8,059.09
171	Ayuda para Transporte	\$	\$		\$
		6,411.71	1,591.69		8,003.40
171	Premio a la Puntualidad	\$	\$		\$
		12,823.42	71.26		12,894.68
171	Premio a la Asistencia	\$	\$		\$
		6,411.71	35.69		6,447.40
171	Apoyo ala Vivienda	\$	\$		\$
		12,823.42	71.09		12,894.51
171	Gastos Médicos	\$	\$		\$
		12,000.00	66.66		12,066.66
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$			\$
		35,000.00			19,801.09
2900	HERRAMIENTAS, REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES	\$			\$
		35,000.00			19,801.09
291	Herramientas menores	\$		\$	\$
		35,000.00		15,198.91	19,801.09
3101	MERCADOS	\$			\$
		291,354.69			38,753.00
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$			\$
		191,354.69			9.00
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$			\$
		114,281.24			1.00
113	Sueldos Base	\$		\$	\$
		114,281.24		114,280.24	1.00
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$			\$
		29,646.51			2.00
132	Prima Vacacional	\$		\$	\$
		2,695.14		2,694.14	1.00
132	Gratificación de fin de año	\$		\$	\$
		26,951.37		26,950.37	1.00
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$			\$
		47,426.94			6.00

171	Apoyo Familiar	\$ 7,142.58		\$ 7,141.58	\$ 1.00
171	Ayuda para Transporte	\$ 5,714.06		\$ 5,713.06	\$ 1.00
171	Premio a la Puntualidad	\$ 11,428.12		\$ 11,427.12	\$ 1.00
171	Premio a la Asistencia	\$ 5,714.06		\$ 5,713.06	\$ 1.00
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 11,428.12		\$ 11,427.12	\$ 1.00
171	Gastos Médicos	\$ 6,000.00		\$ 5,999.00	\$ 1.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 100,000.00			\$ 38,744.00
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 100,000.00			\$ 38,744.00
359	Servicios de jardinería y fumigación	\$ 100,000.00		\$ 61,256.00	\$ 38,744.00
3201	RASTRO MUNICIPAL	\$ 130,857.74			\$ 132,300.82
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 130,857.74			\$ 132,300.82
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 77,334.52			\$ 77,764.15
113	Sueldos Base	\$ 77,334.52	\$ 429.63		\$ 77,764.15
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 19,489.45			\$ 19,385.84
132	Prima Vacacional	\$ 928.07			\$ 928.07
132	Gratificación de fin de año	\$ 18,561.38		\$ 103.61	\$ 18,457.77
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 34,033.77			\$ 35,150.83
171	Apoyo Familiar	\$ 4,833.41	\$ 26.81		\$ 4,860.22
171	Ayuda para Transporte	\$ 3,866.73	\$ 949.46		\$ 4,816.19
171	Premio a la Puntualidad	\$ 7,733.45	\$ 43.03		\$ 7,776.48
171	Premio a la Asistencia	\$ 3,866.73	\$ 21.39		\$ 3,888.12
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 7,733.45	\$ 43.03		\$ 7,776.48
171	Gastos Médicos	\$ 6,000.00	\$ 33.34		\$ 6,033.34
3301	PANTEONES	\$ 265,241.87			\$ 283,803.09
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 265,241.87			\$ 283,803.09

1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 155,705.00			\$ 166,307.29
113	Sueldos Base	\$ 155,705.00	\$ 10,602.29		\$ 166,307.29
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 41,093.81			\$ 43,111.86
132	Prima Vacacional	\$ 3,735.80		\$ 1,750.38	\$ 3,735.80
132	Gratificación de fin de año	\$ 37,358.01	\$ 2,018.05		\$ 39,376.06
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 68,443.06			\$ 74,383.94
171	Apoyo Familiar	\$ 9,731.56	\$ 676.28		\$ 10,407.84
171	Ayuda para Transporte	\$ 7,785.25	\$ 2,526.39		\$ 10,311.64
171	Premio a la Puntualidad	\$ 15,570.50	\$ 1,081.96		\$ 16,652.46
171	Premio a la Asistencia	\$ 7,785.25	\$ 540.97		\$ 8,326.22
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 15,570.50	\$ 1,081.94		\$ 16,652.44
171	Gastos Médicos	\$ 12,000.00	\$ 33.34		\$ 12,033.34
3501	DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN	\$ 495,187.70			\$ 473,601.56
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 486,187.70			\$ 469,617.16
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 292,743.36			\$ 293,911.09
113	Sueldos Base	\$ 292,743.36	\$ 1,167.73		\$ 293,911.09
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 75,324.86			\$ 53,830.81
132	Prima Vacacional	\$ 6,847.72			\$ 6,847.72
132	Gratificación de fin de año	\$ 68,477.14		\$ 21,494.05	\$ 46,983.09
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 118,119.48			\$ 121,875.26
171	Apoyo Familiar	\$ 18,296.46	\$ 72.92		\$ 18,369.38
171	Ayuda para Transporte	\$ 14,637.17	\$ 3,482.19		\$ 18,119.36
171	Premio a la Puntualidad	\$ 29,274.34	\$ 116.85		\$ 29,391.19
171	Premio a la Asistencia	\$ 14,637.17	\$ 58.33		\$ 14,695.50
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 29,274.34		\$ 7.85	\$ 29,266.49

171	Gastos Médicos	\$ 12,000.00	\$ 33.34	\$ 12,033.34
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 6,000.00		\$ 1,234.40
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 6,000.00		\$ 1,234.40
221	Productos alimenticios para personas	\$ 6,000.00	\$ 4,765.60	\$ 1,234.40
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 3,000.00		\$ 2,750.00
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 3,000.00		\$ 2,750.00
375	Viáticos en el país	\$ 3,000.00	\$ 250.00	\$ 2,750.00
3601	UNIDAD DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA	\$ 340,239.11		\$ 339,766.09
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 332,239.11		\$ 339,274.61
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 197,259.05		\$ 202,346.28
113	Sueldos Base	\$ 197,259.05	\$ 5,087.23	\$ 202,346.28
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 51,473.67		\$ 48,988.10
132	Prima Vacacional	\$ 4,679.42	\$ 2,339.70	\$ 2,339.72
132	Gratificación de fin de año	\$ 46,794.25	\$ 145.87	\$ 46,648.38
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 83,506.39		\$ 87,940.23
171	Apoyo Familiar	\$ 12,328.69	\$ 317.88	\$ 12,646.57
171	Ayuda para Transporte	\$ 9,862.95	\$ 2,593.99	\$ 12,456.94
171	Premio a la Puntualidad	\$ 19,725.90	\$ 508.85	\$ 20,234.75
171	Premio a la Asistencia	\$ 9,862.95	\$ 254.27	\$ 10,117.22
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 19,725.90	\$ 508.85	\$ 20,234.75
171	Gastos Médicos	\$ 12,000.00	\$ 250.00	\$ 12,250.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 5,000.00		\$ 491.48
2200	ALIMENTOS Y UTENSILIOS	\$ 5,000.00		\$ 491.48
221	Productos alimenticios para personas	\$ 5,000.00	\$ 4,508.52	\$ 491.48
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 3,000.00		\$ -
3700	SERVICIO DE TRASLADO Y VIÁTICOS	\$ 3,000.00		\$ -

375	Viáticos en el país	\$ 3,000.00	\$ 3,000.00	\$ -
TOTAL GASTO CORRIENTE		\$ 96,563,781.24		\$ 111,350,980.46

\$ 23,161,365.88 \$ 8,380,180.13

\$ 96,563,781.24

\$ 111,350,980.46

FONDO II 2023					
		1 ERA MODIFICACIÓN	SUPLEMENTO	DISMINUCIÓN	CIERRE PRESUPUESTAL
0102	SEGURIDAD PÚBLICA	\$ 19,664,231.51			\$ 19,910,683.13
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 16,207,125.11			\$ 16,486,132.95
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 11,588,534.67			\$ 11,677,488.84
113	Sueldos Base Operativo	\$ 8,848,290.01	\$ 12,838.35		\$ 8,861,128.36
113	Sueldo Base Administrativo	\$ 2,740,244.66	\$ 76,115.82		\$ 2,816,360.48
1200	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER TRANSITORIO	\$ 50,000.00			\$ 127,008.06
121	Honorarios asimilados a salarios	\$ 50,000.00	\$ 77,008.06		\$ 127,008.06
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 2,311,083.13			\$ 2,380,732.58
132	Prima Vacacional (Operativo)	\$ 164,062.04		\$ 86,631.41	\$ 77,430.63
132	Prima Vacacional (Administrativo)	\$ 77,431.06		\$ 50,649.54	\$ 26,781.52
132	Gratificación de Fin de Año (Operativo)	\$ 1,437,856.50	\$ 158,775.87		\$ 1,596,632.37
132	Gratificación de Fin de Año (Administrativo)	\$ 631,733.53	\$ 48,154.53		\$ 679,888.06
1400	SEGURIDAD SOCIAL	\$ 167,164.53			\$ 167,164.53
144	Cuotas para el seguro de vida del personal	\$ 167,164.53			\$ 167,164.53
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 2,090,342.78			\$ 2,133,738.94
171	Apoyo Familiar (Operativo)	\$ 553,018.13		\$ 3,423.20	\$ 549,594.93
171	Ayuda para Transporte (Operativo)	\$ 442,414.50	\$ 77,366.27		\$ 519,780.77
171	Apoyo Familiar (Administrativo)	\$ 154,735.87	\$ 5,265.87		\$ 160,001.74
171	Ayuda para Transporte (Administrativo)	\$ 166,279.48		\$ 6,970.93	\$ 159,308.55

171	Premio a la Puntualidad (Administrativo)	\$ 256,758.17	\$ 14,010.35	\$ 242,747.82
171	Premio a la Asistencia (Administrativo)	\$ 128,378.87	\$ 7,004.92	\$ 121,373.95
171	Apoyo ala vivienda (Administrativo)	\$ 256,757.76	\$ 14,010.91	\$ 242,746.85
171	Gastos Médicos	\$ 132,000.00	\$ 6,184.33	\$ 138,184.33
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 1,673,741.56		\$ 2,218,490.12
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$ 55,000.00		\$ 21,583.79
249	Otros Materiales y artículos de construcción y reparación	\$ 55,000.00	\$ 33,416.21	\$ 21,583.79
2500	PRODUCTOS QUIMICOS, FARMACEUTICOS Y DE LA BORATORIO	\$ 10,000.00		\$ -
253	Medicinas y productos farmacéuticos	\$ 10,000.00	\$ 10,000.00	\$ -
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$ 1,459,997.00		\$ 1,676,193.52
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 1,459,997.00	\$ 216,196.52	\$ 1,676,193.52
2700	VESTUARIOS, BLANCOS, PRENDAS DE PROTECCION Y ARTICULOS DEPORTIVOS	\$ 75,362.16		\$ 445,446.41
271	Vestuario y Uniformes	\$ 75,362.16	\$ 370,084.25	\$ 445,446.41
2800	MATERIALES Y SUMINISTROS PARA SEGURIDAD	\$ 63,382.40		\$ 63,382.40
282	Materiales de seguridad pública	\$ 63,382.40		\$ 63,382.40
2900	MATERIALES Y SUMINISTROS PARA SEGURIDAD	\$ 10,000.00		\$ 11,884.00
291	Herramientas menores	\$ 10,000.00	\$ 1,884.00	\$ 11,884.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 595,083.84		\$ 829,881.59
3300	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTIFICOS, TECNICOS Y OTROS SERVICIOS	\$ 20,445.00		\$ 20,445.00
334	Servicios de capacitación	\$ 20,445.00		\$ 20,445.00
3400	SERVICIOS FINANCIEROS, BANCARIOS Y COMERCIALES	\$ 250,001.00		\$ 511,974.52
345	Seguro de bienes patrimoniales	\$ 250,000.00	\$ 261,973.52	\$ 511,973.52
348	Comisiones por ventas	\$ 1.00		\$ 1.00
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 324,637.84		\$ 297,462.07
355	Reparación y mantenimiento de equipo de transporte	\$ 324,637.84	\$ 27,175.77	\$ 297,462.07

5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 1,188,281.00			\$ 376,178.47
5500	EQUIPO DE DEFENSA Y SEGURIDAD	\$ 338,278.47			\$ 338,278.47
555	Equipo de defensa y seguridad	\$ 338,278.47			\$ 338,278.47
5600	MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$ 850,002.53			\$ 37,900.00
564	Sistemas de Aire Acondicionado, calefacción y de Refrigeración Industrial y Comercial	\$ 10,000.00	\$ 11,900.00		\$ 21,900.00
565	Equipo de comunicación y telecomunicación	\$ 8,000.00	\$ 8,000.00		\$ 16,000.00
566	Equipos de generación eléctrica, aparatos y accesorios eléctricos	\$ 42,000.00		\$ 42,000.00	\$ -
	Programa Estatal de Seguridad Pública convenio	\$ 790,002.53		\$ 790,002.53	\$ -
0202	PROTECCIÓN CIVIL	\$ 2,177,421.97			\$ 2,585,089.81
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 2,177,421.97			\$ 2,585,089.81
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 1,293,265.98			\$ 1,686,615.30
113	Sueldos Base	\$ 1,293,265.98	\$ 393,349.32		\$ 1,686,615.30
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 337,347.07			\$ 359,129.67
132	Prima Vacacional	\$ 30,667.92		\$ 16,248.84	\$ 14,419.08
132	Gratificación de Fin de Año	\$ 306,679.15	\$ 38,031.44		\$ 344,710.59
1700	PAGO DE ESTÍMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 546,808.92			\$ 539,344.84
171	Apoyo Familiar	\$ 80,829.12		\$ 3,236.87	\$ 77,592.25
171	Ayuda para Transporte	\$ 64,663.30	\$ 12,013.62		\$ 76,676.92
171	Premio a la Puntualidad	\$ 129,326.60		\$ 5,002.99	\$ 124,323.61
171	Premio a la Asistencia	\$ 64,663.30	\$ 59,660.31		\$ 124,323.61
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 129,326.60		\$ 67,164.82	\$ 62,161.78
171	Gastos Médicos	\$ 78,000.00		\$ 3,733.33	\$ 74,266.67
0302	JUSTICIA CÍVICA	\$ 1,198,619.24			\$ -
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 1,198,619.24			\$ -
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 717,003.79			\$ -

113	Sueldos Base	\$ 717,003.79		\$ 717,003.79	\$ -
1300	REMUNERACIONES ADICIONALES Y ESPECIALES	\$ 185,701.57			\$ -
132	Prima Vacacional	\$ 16,881.96		\$ 16,881.96	\$ -
132	Gratificación de Fin de Año	\$ 168,819.61		\$ 168,819.61	\$ -
1700	PAGO DE ESTIMULOS A SERVIDORES PUBLICOS	\$ 295,913.88			\$ -
171	Apoyo Familiar	\$ 44,812.74		\$ 44,812.74	\$ -
171	Ayuda para Transporte	\$ 35,850.19		\$ 35,850.19	\$ -
171	Premio a la Puntualidad DESPENSA	\$ 71,700.38		\$ 71,700.38	\$ -
171	Premio a la Asistencia	\$ 35,850.19		\$ 35,850.19	\$ -
171	Apoyo ala Vivienda	\$ 71,700.38		\$ 71,700.38	\$ -
171	Gastos Médicos	\$ 36,000.00		\$ 36,000.00	\$ -
0402	SERVICIOS Y OBRAS PÚBLICAS MUNICIPALES	\$ 2,657,189.18			\$ 3,299,150.27
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 1,806,019.31			\$ 2,098,519.68
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$ 295,079.00			\$ 437,278.03
241	Productos minerales no metálicos	\$ 110,079.00		\$ 55,062.00	\$ 55,017.00
242	Cemento y productos de concreto	\$ 100,000.00	\$ 174,089.34		\$ 274,089.34
243	Cal, yeso y productos de yeso	\$ 50,000.00		\$ 50,000.00	\$ -
247	Artículos metálicos para la construcción	\$ 35,000.00	\$ 73,171.69		\$ 108,171.69
2600	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	\$ 1,510,940.31			\$ 1,661,241.65
261	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 1,510,940.31	\$ 150,301.34		\$ 1,661,241.65
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 849,169.87			\$ 1,200,630.59
3400	SERVICIOS FINANCIEROS, BANCARIOS Y COMERCIALES	\$ 51,000.00			\$ 29,569.49
345	Seguro de bienes patrimoniales	\$ 50,000.00		\$ 20,430.51	\$ 29,569.49
348	Comisiones por ventas	\$ 1,000.00		\$ 1,000.00	\$ -
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 798,169.87			\$ 1,171,061.10

355	Reparación y mantenimiento de equipo de transporte	\$ 798,169.87	\$ 372,891.23	\$ 1,171,061.10
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 2,000.00		\$ -
5100	MOBILIARIO Y EQUIPO DE ADMINISTRACION	\$ 2,000.00		\$ -
512	Muebles, excepto de oficina y estantería	\$ 2,000.00	\$ 2,000.00	\$ -
0502	ATENCIÓN A LOS SERVICIOS PÚBLICOS BASICOS	\$ 912,000.00		\$ 762,698.98
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS	\$ 160,000.00		\$ 67,404.49
2400	MATERIALES Y ARTICULOS DE CONSTRUCCION Y REPARACION	\$ 160,000.00		\$ 67,404.49
246	Material eléctrico y electrónico	\$ 150,000.00	\$ 83,338.51	\$ 66,661.49
249	Otros Materiales y artículos de construcción y reparación	\$ 10,000.00	\$ 9,257.00	\$ 743.00
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 750,000.00		\$ 695,294.49
3500	SERVICIOS DE INSTALACION, REPARACION, MANTENIMIENTOS Y CONSERVACION	\$ 750,000.00		\$ 695,294.49
351	Conservación y mantenimiento menor de inmuebles	\$ 250,000.00	\$ 145,294.49	\$ 395,294.49
351	Mantenimiento y conservación de caminos rurales	\$ 500,000.00	\$ 200,000.00	\$ 300,000.00
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 2,000.00		\$ -
5600	MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	\$ 2,000.00		\$ -
566	Equipos de generación eléctrica, aparatos y accesorios eléctricos	\$ 2,000.00	\$ 2,000.00	\$ -
0602	ASISTENCIA SOCIAL	\$ 5,796,534.29		\$ 6,166,011.64
1000	SERVICIOS PERSONALES	\$ 2,131,576.45		\$ 2,131,576.45
1100	REMUNERACIONES AL PERSONAL DE CARÁCTER PERMANENTE	\$ 2,131,576.45		\$ 2,131,576.45
113	SUELDOS ASISTENCIALES ALIMENTARIO	\$ 464,352.84	\$ 0.01	\$ 464,352.83
113	SUELDOS ASISTENCIALES UNIDAD DE REHABILITACIÓN	\$ 333,112.20	\$ 0.01	\$ 333,112.21
113	SUELDOS ASISTENCIALES GUARDERIA	\$ 667,887.00		\$ 667,887.00
113	SUELDOS ASISTENCIALES ACCIONES A FAVOR DE LA INFANCIA (DAFNNA)	\$ 333,112.20		\$ 333,112.20
113	SUELDOS RED CIUDADANA	\$ 333,112.20		\$ 333,112.20
4000	TRASFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 3,664,957.84		\$ 4,034,435.19
4100	TRANSFERENCIAS INTERNAS Y ASIGNACIONES AL SECTOR PÚBLICO	\$ 3,664,957.84		\$ 4,034,435.19

415	TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 158,467.13	\$ 479,999.83	\$ 638,466.96
415	TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 806,490.71		\$ 806,490.71
415	TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	\$ 2,700,000.00	\$ 110,522.48	\$ 2,589,477.52
0702	COMPRA DE TERRENOS	\$ 500,000.00		\$ 1,000,000.00
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	\$ 500,000.00		\$ 1,000,000.00
5800	BIENES INMUEBLES	\$ 500,000.00		\$ 1,000,000.00
581	Terrenos	\$ 500,000.00	\$ 500,000.00	\$ 1,000,000.00
0802	COMISIONES BANCARIAS	\$ 1,000.00		\$ 69.60
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 1,000.00		\$ 69.60
3400	SERVICIOS FINANCIEROS, BANCARIOS Y COMERCIALES	\$ 1,000.00		\$ 69.60
341	Servicios financieros y bancarios	\$ 1,000.00	\$ 930.40	\$ 69.60
0902	OTROS SERVICIOS	\$ 1,100,000.00		\$ 874,472.35
3000	SERVICIOS GENERALES	\$ 1,100,000.00		\$ 874,472.35
3900	OTROS SERVICIOS GENERALES	\$ 1,100,000.00		\$ 874,472.35
399	Programa en marcha 2023	\$ 150,000.00	\$ 7,500.00	\$ 142,500.00
399	Programa en marcha SDU	\$ 150,000.00	\$ 150,000.00	\$ -
399	Confío en ti 2023	\$ 25,000.00	\$ 25,000.00	\$ -
399	Confío en ti SDU	\$ 25,000.00	\$ 25,000.00	\$ -
399	Programa Bécate	\$ 50,000.00	\$ 3,374.96	\$ 46,625.04
399	Mi plaza 2023	\$ 450,000.00	\$ 164,000.00	\$ 286,000.00
399	Programa MAS	\$ 250,000.00	\$ 149,347.31	\$ 399,347.31
1002	OBRAS PÚBLICAS EN BIENES DE DOMINIO PUBLICO	\$ 2,509,435.81		\$ 1,958,920.14
6100	OBRAS PUBLICAS EN BIENES DE DOMINIO PUBLICO	\$ 800,000.00		\$ 800,000.00
615	Construcción y mantenimiento de vías de comunicación carreteras	\$ 800,000.00	\$ 725,933.18	\$ 800,000.00
8000	PARTICIPACIONES Y APORTACIONES	\$ 1,709,435.81		\$ 1,158,920.14
8500	CONVENIOS	\$ 1,709,435.81		\$ 1,158,920.14

853	PROGRAMA APOYOS SIN FRONTERAS	\$ 1,709,435.81		\$ 550,515.67	\$ 1,158,920.14
	TOTAL FONDO II 2023	\$ 36,516,432.00		\$ 36,557,095.92	
		\$	\$		
		4,605,830.50	3,839,233.40		

FONDO I 2023					
		1 ERA MODIFICACIÓN	SUPLEMENTO	DISMINUCIÓN	CIERRE PRESUPUESTAL
6000	INVERSIÓN PÚBLICA	\$ 43,661,716.00			\$ 44,005,854.79
611	Edificación Habitacional	\$ 43,661,716.00	\$ 344,138.79		\$ 44,005,854.79
		\$			\$
	TOTAL FONDO I 2023	\$ 43,661,716.00			\$ 44,005,854.79

OTROS CONVENIOS					
		1 ERA MODIFICACIÓN	SUPLEMENTO	DISMINUCIÓN	1 ERA MODIFICACIÓN
6000	OTROS CONVENIOS	\$ 30,399,597.98			\$ 30,399,597.98
631	Otros Convenios	\$ 30,399,597.98			\$ 30,399,597.98

TOTAL DEL PRESUPESTO 2023	\$ 207,141,527.22
----------------------------------	----------------------

\$ 222,313,529.15

CRI	Municipio de San Diego de la Unión	Ingreso Estimado			Ingreso Estimado
	Iniciativa de Ley de Ingresos para el Ejercicio Fiscal 2023	1 ERA MODIFICACIÓN	SUPLEMENTO	DISMINUCIÓN	CIERRE PRESUPUESTAL
	Total	\$ 207,141,527.22			\$ 222,313,529.15
1	Impuestos	\$ 5,134,527.80			\$ 5,486,018.71
1200	Impuestos sobre el patrimonio	\$ 4,798,975.46			\$ 5,150,466.37

1201	Impuesto predial	\$ 4,721,810.36	\$351,490.91	\$ 5,073,301.27
1202	Impuesto sobre división y lotificación de inmuebles	\$ 51,921.47		\$ 51,921.47
1203	Impuesto sobre adquisición de bienes inmuebles	\$ 25,243.63		\$ 25,243.63
1300	Impuestos sobre la producción, el consumo y las transacciones	\$ 169,127.34		\$ 169,127.34
1301	Explotación de mármoles, canteras, pizarras, basaltos, cal, entre otras	\$ 6,183.21		\$ 6,183.21
1302	Impuesto sobre adquisición de bienes inmuebles	\$ -		\$ -
1303	Impuesto de fraccionamientos	\$ 10,500.00		\$ 10,500.00
1304	Impuesto sobre diversiones y espectáculos públicos	\$ 152,444.13		\$ 152,444.13
1700	Accesorios de impuestos	\$ 166,425.00		\$ 166,425.00
1701	Recargos	\$ 84,000.00		\$ 84,000.00
1702	Multas	\$ 82,425.00		\$ 82,425.00
4	Derechos	\$ 2,017,285.39		\$ 3,748,963.19
4100	Derechos por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes de dominio público	\$ 339,605.98		\$ 1,133,220.01
4101	Ocupación, uso y aprovechamiento de los bienes de dominio público del municipio	\$ 84,525.00	\$793,614.03	\$ 878,139.03
4103	Comercio ambulante	\$ 255,080.98		\$ 255,080.98
4300	Derechos por prestación de servicios	\$ 1,677,679.41		\$ 2,615,743.18
4301	Por servicios de limpia	\$ 1,172,784.43		\$ 1,172,784.43
4302	Por servicios de panteones	\$ 129,847.34	\$587,368.54	\$ 717,215.88
4303	Por servicios de rastro	\$ 23,608.61		\$ 23,608.61

4304	Por servicios de seguridad pública	\$ 110,453.99		\$ 110,453.99
4305	Por servicios de transporte público	\$ 38,690.61		\$ 38,690.61
4310	Por servicios de obra pública y desarrollo urbano	\$ 62,061.29	\$17,814.50	\$ 79,875.79
4311	Por servicios catastrales y prácticas de avalúos	\$ 24,570.19		\$ 24,570.19
4312	Por servicios en materia de fraccionamientos y condominios	\$ -		\$ -
4313	Por la expedición de licencias o permisos para el establecimiento de anuncios	\$ 18,978.58	\$32,634.09	\$ 51,612.67
4316	Por la expedición de documentos, tales como: constancias, certificados, certificaciones, cartas, entre otros	\$ 96,684.37	\$300,246.64	\$ 396,931.01
5	Productos	\$ 2,114,043.71		\$ 2,239,817.57
5100	Productos	\$ 2,114,043.71		\$ 2,239,817.57
5101	Capitales y valores	\$ 831,313.19	\$62,005.91	\$ 893,319.10
5102	Uso y arrendamiento de bienes muebles e inmuebles propiedad del municipio con particulares	\$ 1,235,165.52		\$ 1,235,165.52
5109	Otros productos	\$ 47,565.00	\$63,767.95	\$ 111,332.95
6	Aprovechamientos	\$ 300,597.68		\$ 300,597.68
6100	Aprovechamientos	\$ 274,676.23		\$ 274,676.23
6106	Multas	\$ 148,202.66		\$ 148,202.66
6107	Otros aprovechamientos	\$ 126,473.57		\$ 126,473.57
6300	Accesorios de aprovechamientos	\$ 25,921.44		\$ 25,921.44
6301	Recargos	\$ 15,552.43		\$ 15,552.43
6302	Gastos de ejecución	\$ 10,369.01		\$ 10,369.01
8	Participaciones, aportaciones, convenios,	\$ 197,575,072.65		\$ 210,538,132.01

	incentivos derivados de la colaboración fiscal y fondos distintos de aportaciones			
8100	Participaciones	\$ 86,225,320.94		\$ 98,537,944.32
	Fondo general de participaciones	\$ 44,163,452.85	\$5,004,968.15	\$ 49,168,421.00
8102	Fondo de fomento municipal	\$ 32,505,840.65	\$2,075,459.35	\$ 34,581,300.00
8103	Fondo de fiscalización y recaudación	\$ 3,168,640.10	\$567,153.10	\$ 2,601,487.00
8104	Impuesto especial sobre producción y servicios	\$ 3,064,348.81	\$137,451.81	\$ 2,926,897.00
8105	IEPS Gasolinas y diésel	\$ 1,512,494.01	\$502,575.01	\$ 1,009,919.00
8106	Fondo del impuesto sobre la renta	\$ 78,568.74	\$206,159.26	\$ 284,728.00
8107	Remanentes	\$ 1,731,975.77	\$763,216.54	\$ 2,495,192.31
8108	Convenios de Estatales	\$ -	\$5,470,000.00	\$ 5,470,000.00
8200	Aportaciones	\$ 80,178,148.00		\$ 80,562,950.71
8201	Fondo para la infraestructura social municipal (FAISM)	\$ 43,661,716.00	\$344,138.79	\$ 44,005,854.79
8202	Fondo de aportaciones para el fortalecimientos de los municipios (FORTAMUN)	\$ 36,516,432.00	\$40,663.92	\$ 36,557,095.92
8300	Convenios	\$ 30,399,597.98		\$ 30,399,597.98
8301	Convenios con la federación	\$ 30,399,597.98		\$ 30,399,597.98
8400	Incentivos derivados de la colaboración fiscal	\$ 772,005.73		\$ 1,037,639.00
8401	Tenencia o uso de vehículos	\$ 8,565.90	\$4,309.90	\$ 4,256.00
8402	Fondo de compensación ISAN	\$ 763,439.83	\$260,181.17	\$ 1,023,621.00
8405	Alcoholes	\$ -	\$9,762.00	\$ 9,762.00

TRANSITORIOS

ÚNICO. - EL PRESENTE ACUERDO ENTRARÁ EN VIGOR A PARTIR DEL DÍA SIGUIENTE AL DE SU PUBLICACIÓN EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUANAJUATO.

POR LO TANTO, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 77 FRACCIONES I Y VI, DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO, MANDO SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.

DADO EN EL SALÓN DE CABILDOS DEL MUNICIPIO DE SAN DIEGO DE LA UNIÓN, GUANAJUATO, A LOS 30 TREINTA DIAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO 2024 DOS MIL VEINTICUATRO.



Laysa Aida Flores Zuñiga
LAYSA AIDA FLORES ZUÑIGA
PRESIDENTE MUNICIPAL INTERINO
IMPULSA Y TRANSFORMA



Salvador Mendiola Torres
SALVADOR MENDIOLA TORRES
ENCARGADO DE DESPACHO DE LA
SECRETARÍA DEL AYUNTAMIENTO

MUNICIPIO DE VILLAGRÁN, GTO.

VISTO: Para resolver el expediente formado con motivo de la solicitud presentada ante esta Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, por el LIC. JAIME HERNÁNDEZ TERCERO, en su carácter de representante legal de **GRUPO INMOBILIARIO TERBA, S.A. DE C.V.**, a fin de obtener **PERMISO DE VENTA** de los lotes que integran el **Fraccionamiento Habitacional de Interés Social**, compuesto por 141 lotes habitacionales, de los cuales son unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex; Para la edificación de 265 viviendas y 7 Macro lotes para la edificación de 217 viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y bajo régimen de propiedad en condominio, dando un **gran total de 148 lotes y 482 viviendas**, distribuidos dentro de una superficie total de **56,289.518 m2**, denominado **"FRACCIONAMIENTO LA CANTERA"**, situado en el predio rústico, (actualmente en proceso de urbanización) parcela **99 Z-1 P-1/1** del Ejido denominado Villa de Cortázar de esta ciudad de Villagrán, Guanajuato, propiedad de la empresa **"GRUPO INMOBILIARIO TERBA S.A. DE C.V."**, presentando para su análisis los siguientes puntos:

ANTECEDENTES

Primero. Según consta en la escritura pública número 69,678 con fecha del 3 de noviembre del 2023, por el LIC. JAIME DE ANDA CABRERA, titular de la Notaría Pública No. 1 del partido Judicial de Celaya, Gto. Con FOLIO REAL DE INSCRIPCIÓN R44*30362 del Registro Público de Cortázar, Gto., se acredita la legítima propiedad del predio rústico **parcela 99 Z-1 P-1/1 del Ejido denominado Villa de Cortázar** de esta ciudad de **Villagrán, Guanajuato** el cual consta de una superficie de **56,289.518 m2**.

RESULTANDO

PRIMERO. Que el 4 de Diciembre del 2023, por medio del oficio PMV/DOP/DU/059-23 se emite acuerdo de la Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano para el **Fraccionamiento LA CANTERA** Donde se aprueba el **Cambio de uso de suelo** por encontrarse en predios para uso **AGRICOLA** compatible para uso habitacional y se autoriza el **PERMISO DE USO DE SUELO**, solicitada por, el Lic. Jaime Hernández Tercero.



R. T. I. representante legal de GRUPO INMOBILIARIO TERBA, S.A. DE C.V., para el predio descrito con anterioridad, En compatibilidad con el plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio vigente. Esto con fundamento en los artículos 256, 257, 258 y 259 del Código Territorial Para el estado y los Municipios de Guanajuato.

SEGUNDO. Se recibió en esta Dirección de Desarrollo Urbano, la solicitud para obtener la **AUTORIZACION DE TRAZA** en el predio referido, anexando la documentación en atención a lo establecido en el artículo 407, del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, para revisión y análisis, encontrando dentro de la revisión técnica del expediente que el área de donación expresada en el proyecto de Traza presentado cumple con las disposiciones del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, en lo dispuesto por los artículos 2 fracción XIV, 402, 404 y 407, del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, quedando **APROBADA LA TRAZA**, para el Fraccionamiento Habitacional de Interés Social (Habitacional con densidad H7), denominado "**LA CANTERA**", compuesto por 141 lotes habitacionales, de los cuales **son** unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex; Para la edificación de 265 viviendas y 7 Macro lotes para la edificación de 217 viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y bajo régimen de propiedad en condominio, dando un gran total de 148 lotes y 482 viviendas, distribuidos dentro de una superficie total de 56,289.518 m², , por medio del oficio número **PMV/DOP/DU/0258/2023**, de fecha 20 de Diciembre del 2023.

TERCERO. Se recibió el Expediente Técnico y la solicitud para obtener la **LICENCIA DE OBRAS DE URBANIZACIÓN** para el Fraccionamiento "**LA CANTRA**" (de una densidad habitacional tipo H7), realizándose la revisión técnica de forma, del expediente; por lo que esta Dirección tuvo a bien otorgar el **PERMISO DE URBANIZACIÓN** mediante oficio **PMV/DOP/DU/017/2024**, de fecha 23 de Febrero del 2024.

CUARTO. Mediante **Escritura Pública de DONACION GRATUITA**, Escritura número 425, otorgada ante la fe del **Licenciado Rubén Gasca Peña**, actuando como **Notario Auxiliar** y en el **Protocolo a cargo del Licenciado Rubén Gasca Macías titular de la Notaría Pública número 13**, del este Partido Judicial de la ciudad de Celaya, Guanajuato, la empresa **GRUPO INMOBILIARIO TERBA S.A DE C.V.**, transmite a favor del **MUNICIPIO DE VILLAGRAN, GUANAJUATO**, las áreas de donación destinadas a equipamiento urbano y áreas verdes así como vialidades, las cuales se desprenden de la Escritura Primordial en donde se encuentra ubicado el desarrollo citado, cumpliendo con ello lo dispuesto por el artículo 416 fracción III, 417, 419, 430 y 446 fracciones I, III y VII del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

QUINTO. En atención a la solicitud del interesado para obtener el Permiso de Venta del Fraccionamiento, se llevó a cabo una supervisión, observándose que las obras de edificación del desarrollo se encuentran con un avance del 35.00% cuarenta por ciento, por

que, por medio del oficio correspondiente, se solicita la garantía para afianzar las obras inconclusas, conforme al artículo 430 fracción IV del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

SEXTO. Que a efectos de garantizar las obras de urbanización faltantes del Fraccionamiento Habitacional de Interés Social (Habitacional con densidad H7), denominado "LA CANTERA" se realizó depósito de la Fianza por parte de la empresa "GRUPO INMOBILIARIO TERBA, S. A. DE C. V." en favor del municipio, para garantizar tal fin, fianza de la empresa "DORAMA INSTITUCION DE GARANTIAS, S. A." con Numero de Fianza 24A27764 FOLIO 1957121 por un Monto Afianzado de \$ 10'172,850.73 (Diez millones ciento setenta y dos mil ochocientos cincuenta pesos 73/100 M.N.), correspondiente al 65% del monto total del presupuesto por ejecutar, garantizando la conclusión de las obras de edificación a partir de la fecha de expedición con duración de un año, garantía que sólo se cancelará con la autorización expresa y por escrito de la Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, documento original entregado a la Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, dando cumplimiento a la obligación impuesta en el artículo 446 fracción VI del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que el Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato; dispone en el artículo 2 fracción XXXVI que el **permiso de venta**, es aquél que otorga la Unidad Administrativa Municipal para realizar enajenaciones sobre lotes, viviendas, departamentos, locales o área, contenidas en el proyecto de un fraccionamiento o desarrollo en condominio, como el que nos ocupa.

SEGUNDO. Que la Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, es competente para resolver las solicitudes de Permisos de Venta de lotes de los Fraccionamientos y Desarrollos en Condominio que se establezcan dentro de su circunscripción territorial del municipio, de conformidad con lo establecido por los artículos 2 fracción XLIX, 32 fracción III, 35 fracción XXVI y 430 del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

TERCERO. Que acorde a las disposiciones legales referidas, el Director de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, es competente para aplicar y hacer cumplir las disposiciones establecidas en el Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato; como unidad administrativa municipal, con facultades en materia de fraccionamientos de la propiedad inmobiliaria y establecimiento de regímenes de propiedad en condominio, así como de expedir en los términos del Código Territorial, las licencias, permisos, certificaciones, constancias o autorizaciones que sean competencia de la misma.

CUARTO. Que una vez que se han cumplido todos los requisitos señalados en el Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, después de la revisión técnica por parte de la Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, se da trámite a la solicitud de Permiso de Venta, realizada por la empresa denominada "GRUPO INMOBILIARIO TERBA S.A. DE C.V.", para los lotes que integran el Fraccionamiento Habitacional de Interés Social (Habitacional con una densidad H7), denominado "LA CANTERA", situado en predio rústico parcela 99 Z-1 P-1/1 del Ejido denominado Villa de Cortázar de esta ciudad de Villagrán, Guanajuato, propiedad de la empresa "GRUPO INMOBILIARIO TERBA S. A. DE C.V.", de conformidad con lo establecido por el Artículo 430 del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, la empresa denominada "GRUPO INMOBILIARIO TERBA S.A. DE C.V.", presentó ante esta Dependencia la solicitud de Permiso de Venta, acompañada de los siguientes documentos:

- **ESCRITURA DE AREAS DE DONACION Y VIALIDADES, PROPORCIONADA EN COPIA CERTIFICADA Y EN PROCESO ANTE EL REGISTRO PUBLICO DE LA PROPIEDAD Y DE COMERCIO.**
- Fianza de la empresa "DORAMA INSTITUCION DE GARANTIAS, S. A." con Numero de Fianza 24A27764 FOLIO 1957121 por un Monto Afianzado de \$ 10'172,850.73 (Diez millones ciento setenta y dos mil ochocientos cincuenta pesos 73/100 M.N.), correspondiente al 65% del monto total del presupuesto por ejecutar, garantizando la conclusión de las obras de edificación a partir de la fecha de expedición del **24 de Mayo de 2024**, garantía que sólo se cancelará con la autorización expresa y por escrito de la Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.
- Certificado de libertad o gravamen expedido el **24 de Mayo del 2024** por la Dirección del Registro Público de Villagrán, Gto.

Por lo antes expuesto y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, 4 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, 32 fracción III, 35 fracción XXVI, 404 fracción IV del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, se:

RESUELVE:

Primero. Esta Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano es autoridad competente a fin de resolver la petición presentada por el Lic. Jaime Hernández Tercero, representante legal de la empresa "GRUPO INMOBILIARIO TERBA S.A. DE C.V."

RESOLUCIÓN
R 21

Segundo. Por las razones y fundamentos legales expuestos en los antecedentes y considerandos de la presente resolución administrativa, esta Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano **AUTORIZA** a la empresa denominada "**GRUPO INMOBILIARIO TERBA, S. A. DE C.V.**" el **PERMISO DE VENTA** de los lotes que integran el **Fraccionamiento Habitacional De Interés Social en Desarrollo en Condominio denominado "LA CANTERA"**, mismos que se detallan a continuación:

- a. **Fraccionamiento Habitacional De Interés Social denominado "LA CANTERA"** compuesto por 141 lotes habitacionales, de los cuales *son* unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex; Para la edificación de 265 viviendas y 7 Macro lotes para la edificación de 217 viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y bajo régimen de propiedad en condominio, dando un gran total de 148 lotes y 482 viviendas, distribuidos dentro de una superficie total de 56,289.518 m2, como sigue:
- **Manzana 02:** Lotes del 02 al 12, con 11 lotes dúplex, bajo régimen en condominio con un total de 22 viviendas.
 - **Manzana 03:** Lotes del 01 al 02, con 2 lotes dúplex bajo régimen en condominio, con un total de 4 viviendas.
 - **Manzana 04:** Lote del 02 al 17, con 15 lotes dúplex y 1 lote unifamiliar bajo régimen en condominio con un total de 31 viviendas.
 - **Manzana 05:** Lotes del 01 al 8, con 8 lotes dúplex bajo régimen en condominio, con un total de 16 viviendas.
 - **Manzana 06:** Lotes del 01 al 20, 18 dúplex y 2 unifamiliar, bajo régimen en condominio. con un total de 38 viviendas.
 - **Manzana 07:** Lote 01, 1 triplex bajo régimen en condominio. con un total de 3 viviendas.
 - **Manzana 08:** Lote 01, 1 triplex bajo régimen en condominio con un total de 3 viviendas.
 - **Manzana 09:** Lotes 01 al 12, 11 tipo dúplex y 1 triplex bajo régimen en condominio, con un total de 25 viviendas.
 - **Manzana 10:** Lotes 01 al 12, 11 tipo dúplex y 1 triplex bajo régimen en condominio, con un total de 25 viviendas



- **Manzana 11:** Lote 01, 1 triplex bajo régimen en condominio, con un total de 3 viviendas.
- **Manzana 12:** Lotes del 01 al 03, con 03 lotes duplex bajo régimen en condominio, con un total de 6 viviendas.
- **Manzana 13:** Lote 01, con 1 uno triplex bajo régimen en condominio, con un total de 3 tres viviendas.
- **Manzana 14:** Lotes del 01 al 15, con 14 lotes dúplex y 1 triplex, bajo régimen en condominio, con un total de 31 viviendas.
- **Manzana 15:** Lotes del 01 al 09, con 8 lotes dúplex y 1 triplex, bajo régimen en condominio, con un total de 19 viviendas.
- **Manzana 16:** Lotes del 02 al 06, con 4 lotes duplex y 1 triplex, bajo régimen en condominio, con un total de 11 viviendas.
- **Manzana 18:** Lotes del 01 al 12, con 11 lotes duplex y 1 triplex. bajo régimen en condominio, con un total de 25 viviendas.
- **Macro lote 1:** Condominio Horizontal, cerrado y con un total de 29 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.
- **Macro lote 2:** Condominio Horizontal Cuádruplex, cerrado y con un total de 40 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.
- **Macro lote 3:** Condominio Horizontal, cerrado y con un total de 26 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.
- **Macro lote 4:** Condominio Horizontal, cerrado y con un total de 26 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.
- **Macro lote 5:** Condominio Horizontal, cerrado y con un total de 26 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.



- **Macro lote 6:** Condominio Horizontal Cuádruplex, cerrado y con un total de 40 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.
- **Macro lote 7:** Condominio Horizontal, cerrado y con un total de 30 viviendas, sujetas a Régimen de Propiedad en Condominio, 1 cajón de estacionamiento por vivienda y áreas de uso común.

Por lo que el fraccionamiento compuesto por 141 lotes habitacionales, de los cuales *son*: Unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex; Para la edificación de 265 viviendas y 7 Macro lotes para la edificación de 217 viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y bajo régimen de propiedad en condominio, dando un gran total de 148 lotes y 482 viviendas, distribuidos dentro de una superficie total de 56,289.518 m², **objeto de la presente Autorización.**

El desarrollo tiene una superficie total de 56,289.518 m² y de acuerdo a el Proyecto de Trazo, está compuesto por 141 lotes habitacionales, de los cuales *son*: Unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex; Para la edificación de 265 viviendas y 7 Macro lotes para la edificación de 217 viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y bajo régimen de propiedad en condominio, dando un gran total de 148 lotes y 482 viviendas, así como vialidades y áreas de equipamiento urbano y áreas verdes, clasificándose como **"Fraccionamiento Habitacional de Interés Social (Habitacional con una densidad H7), denominado "LA CANTERA", señalándose que el presente permiso faculta únicamente la Venta de 141 lotes habitacionales, de los cuales son: Unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex; Para la edificación de 265 viviendas y 7 Macro lotes para la edificación de 217 viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y bajo régimen de propiedad en condominio, dando un gran total de 148 lotes y 482 viviendas,**

Tercero. En los contratos de Compra-Venta, promesa de venta o cualquier Instrumento Notarial en que se haga constar el traslado de dominio de algún lote integrante del desarrollo, se deberá insertar o señalar las características de este Permiso de acuerdo a lo establecido por el **Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.**

Cuarto. En todos los instrumentos notariales en que se haga constar la transmisión de dominio y en las escrituras públicas, se incluirán las cláusulas restrictivas necesarias para asegurar por parte de los adquirentes que **los lotes no se subdividirán en otros de dimensiones menores que los Autorizados.**

Quinto. El Ayuntamiento a través de la Dirección de Obras Publicas y Desarrollo Urbano podrá suspender temporalmente el Permiso de Venta otorgado en caso de que el desarrollador se encuentre en incumplimiento a lo establecido por el **Artículo 455 del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.**

Sexto. Inscribese la presente Autorización a costa del solicitante en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Partido Judicial del Municipio de Villagrán, Guanajuato; publíquese en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y una vez en el diario de mayor circulación en el Municipio, a costa del desarrollador en cumplimiento a lo dispuesto por el **artículo 432 del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.**

Séptimo. Colóquese y consérvese en el predio objeto de la presente autorización, el aviso donde se mencionen las características de los mismos y las Autorizaciones otorgadas.

Así lo resolvió y firma el C. Arq. Rafael Patiño Soria, Titular de la Unidad Administrativa Municipal en Materia de Administración Sustentable del Territorio (Desarrollo Urbano) del Municipio de Villagrán, Gto.



ARQ. RAFAEL PATIÑO SORIA
Titular de la Unidad Administrativa Municipal en Materia de Administración
Sustentable del Territorio (Desarrollo Urbano)
Villagrán, Gto.



AVISOS

A todos los usuarios de las dependencias del Gobierno Federal, Estatal y Municipal, así como a los diferentes Organismos Públicos Descentralizados que envían documentos de observancia general para su publicación en el Periódico Oficial, se les pide de la manera más atenta remitan dicho documento en forma impresa y medio digital (elaborado en Word), ya que el procesos de publicación así lo requieren.

Se les hace saber a todos los usuarios que ya contamos con el Reglamento del Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, el cual pueden consultar en el siguiente enlace.

https://periodico.guanajuato.gob.mx/downloadfile?dir=anio_2022&file=PO_11_2da_Parte_20220117.pdf

o en el código QR

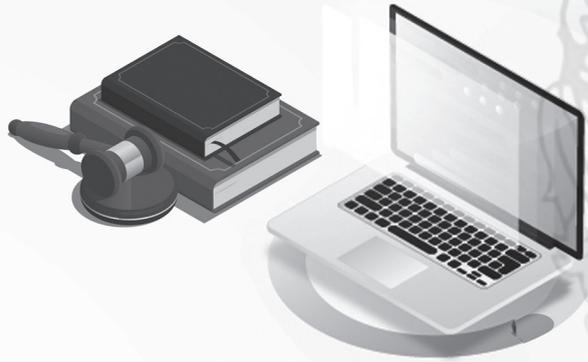


Mayor información al Teléfono: 473 689 0187

Agradecemos la atención que le sirvan a los presentes Avisos.

**Atentamente:
La Dirección**

Simplificamos el trámite de emisión y publicación de Edictos y Avisos Judiciales



Ahora todo es **de manera electrónica,**
sin necesidad de acudir a las oficinas
del Periódico Oficial de Gobierno del Estado

Con esto



**Se evitarán
traslados**



**Se ahorrarán
tiempos de
trámite e insumos
de impresión**



**Se facilitará el
acceso al servicio**

AVISOS

Por este conducto se comunica a todos los usuarios en general, que todas las publicaciones del Periódico Oficial a partir del año 2002, están disponibles para su consulta en nuestro portal web, en la siguiente Dirección:

<http://periodico.guanajuato.gob.mx>

La Dirección General de Asuntos Jurídicos, a través del Periódico Oficial, informa que desde del 2 de septiembre de 2019:

Se pueden hacer de manera electrónica la emisión y publicación de los EDICTOS Y AVISOS JUDICIALES.

Teniendo varios beneficios para los usuarios, puesto que se evitarán traslados, al no tener que acudir a las oficinas del Periódico Oficial del Estado; ahorrarán tiempos de trámite e insumos; y, se facilita el servicio haciéndolo accesible para todos.

<http://periodico.guanajuato.gob.mx>

A todos los usuarios de las dependencias del Gobierno Federal, Estatal y Municipal, así como a los diferentes Organismos Públicos Descentralizados que envían documentos de observancia general para su publicación en el Periódico Oficial, se les pide de la manera más atenta remitan dicho documento en forma impresa y medio digital (elaborado en Word), ya que el procesos de publicación así lo requieren.

Se les hace saber a todos los usuarios que ya contamos con el Reglamento del Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, el cual pueden consultar en el siguiente enlace.

https://periodico.guanajuato.gob.mx/downloadfile?dir=anio_2022&file=PO_11_2da_Parte_20220117.pdf

o en el código QR



Mayor información al Teléfono: 473 689 0187

Agradecemos la atención que le sirvan a los presentes Avisos.

**Atentamente:
La Dirección**



PERIÓDICO OFICIAL
DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE
Guanajuato



Directorio

Publicaciones:	Lunes a Viernes
Oficinas:	Carr. Guanajuato a Juventino Rosas km. 10
Código Postal:	36259
Teléfono:	473 689 0187
Correos Electrónicos:	periodico@guanajuato.gob.mx
Director:	Lic. Sergio Antonio Ruiz Méndez sruizmen@guanajuato.gob.mx
Jefe de Edición	José Flores González jfloresg@guanajuato.gob.mx

TARIFAS:

Suscripción Anual	Enero - Diciembre	\$ 1,758.00
Suscripción Semestral	Enero - Junio / Julio - Agosto	\$ 876.00
Ejemplar del día o atrasado		\$ 28.00
Publicación por palabra o cantidad		\$ 2.00

Los pagos deben hacerse en el banco de su preferencia, así como en tiendas de autoservicio y farmacias de mayor prestigio, autorizadas en la línea de captura de recepción de pagos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración.

Las publicaciones solicitadas por las Dependencias, Entidades y Unidades de Apoyo de la Administración Pública Estatal, los Poderes Legislativo y Judicial, los Organismos Autónomos, así como los municipios del Estado y sean emitidas en el ejercicio de sus funciones y potestades públicas, estarán exentas de pago, con excepción de los edictos judiciales que serán pagados por los particulares.

Arq. J. Jesús Oviedo Herrera
 Secretario de Gobierno