

The logo for the Municipal Gaceta consists of three overlapping, stylized leaf-like shapes in shades of pink and purple.

# GACETA MUNICIPAL

*Del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla.*

ÓRGANO OFICIAL DE COMUNICACIÓN DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA



Primer trimestre 2026

CONTIGO CONTINUAMOS  
el Cambio de Rumbo

## **Guadalupe Cautle Torres**

Presidenta Municipal

### **Rafael Cautli Deaquino**

Presidente de la Comisión de Gobernación,  
Justicia, Seguridad Ciudadana  
y Protección Civil

### **Lidia Isela Cuaya Osorio**

Presidenta de la Comisión de Patrimonio  
y Hacienda Pública Municipal

### **Miguel Ángel Chantes Cuamani**

Presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano,  
Ecología, Medio Ambiente, Infraestructura y  
Servicios Públicos

### **José Charbel Estefan López**

Presidente de la Comisión de Desarrollo  
Económico, Industria, Comercio, Agricultura  
y Ganadería

### **María Marina Blanco Pérez**

Presidenta de la Comisión de Salubridad  
y Asistencia Pública

### **Raquel Zacatzi Frago**

Presidenta de la Comisión de Educación  
Pública, Actividades Culturales, Deportivas  
y Sociales

### **Luz María Díaz Zaldívar**

Presidenta de la Comisión de Bienestar, Grupos  
Vulnerables, Personas con Discapacidad y Juventud

### **Blanca Jiménez Castillo**

Presidenta de la Comisión de Igualdad  
Sustantiva de Género

### **Erik Navarro Acevedo**

Presidente de la Comisión de Turismo

### **José Luis Carranza Magallanes**

Presidente de la Comisión de Participación Ciudadana

### **Ana Isabel Fernández Hernández**

Presidenta de la Comisión de  
Asuntos Metropolitanos y Agenda 2030

### **Alfonso Sobero Ponce de León**

Presidente de la Comisión de Migración

## **Raúl De los Santos Jiménez**

Sindicatura Municipal

## **Virginia Ramírez Peralta**

Secretaria del Ayuntamiento  
Responsable de la publicación

# ÍNDICE

- **SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA  
15 DE ENERO DE 2026**
- **SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA  
15 DE ENERO DE 2026**
- **SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA  
12 DE FEBRERO DE 2026**
- **SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA  
12 DE MARZO DE 2026**
- **SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA  
12 DE MARZO DE 2026**
- **SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CABILDO DE  
FECHA 24 DE MARZO DE 2026**
- **SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CABILDO DE  
FECHA 31 DE ENERO DE 2026**
- **SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CABILDO DE  
FECHA 31 DE ENERO DE 2026**

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA COBRAR LOS DERECHOS POR CONCEPTO DE LOS TRÁMITES Y SERVICIOS QUE SE BRINDAN EN EL JUZGADO DEL REGISTRO DEL ESTADO CIVIL DE LAS PERSONAS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026.

## SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 15 DE ENERO DE 2026.

LA QUE SUSCRIBE, C. GUADALUPE CUAUTLE TORRES, PRESIDENTA MUNICIPAL DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIONES I Y II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 102 PRIMER PÁRRAFO, 103 PRIMER PÁRRAFO Y 105 FRACCIONES I, III Y XI DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA; 2, 3, 4 NUMERAL 120, 78 FRACCIÓN IV, 79, 91 FRACCIÓN XXVI DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL; SOMETO A CONSIDERACIÓN Y APROBACIÓN DE ESTE CUERPO EDILICIO ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA COBRAR LOS DERECHOS POR CONCEPTO DE LOS TRÁMITES Y SERVICIOS QUE SE BRINDAN EN EL JUZGADO DEL REGISTRO DEL ESTADO CIVIL DE LAS PERSONAS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026, CON BASE EN LOS SIGUIENTES:

### ANTECEDENTES

ÚNICO. En el Punto cuatro del Orden del Día de la Sesión Ordinaria de Cabildo de la Administración Pública Municipal 2021-2024, de fecha 09 de enero de 2025, se autorizó cobrar para el ejercicio fiscal 2025, los productos por concepto de los trámites y servicios que se brindan en el Juzgado del Registro del Estado Civil de las Personas del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, con el costo del formato oficial correspondiente del Gobierno del Estado más los costos de operación y recuperación, así como de todos aquellos derivados de la gestión de trámites que se realicen ante la dependencia en mención y que justifiquen el carácter de productos, como a continuación se detalla:

No. Progresivo	Concepto	Costo de la Forma Valorada:	Costo 2024
1	Anotación de la referencia en el libro original	\$0.00	\$65.00
2	Certificación Datos o Documentos que obren en Archivo Municipal	\$0.00	\$80.00
3	Certificaciones de Matrimonio	\$160.00	\$170.00
4	Certificaciones de Defunción	\$160.00	\$170.00
5	Certificaciones de Nacimiento	\$160.00	\$170.00
6	Hoja Especial para Certificación	\$160.00	\$170.00
7	Orden de Traslado de Cadáver (Gratuito)	\$0.00	\$0.00
8	Orden de Inhumación (Gratuito)	\$0.00	\$0.00
9	Presentaciones Matrimoniales	\$165.00	\$610.00
10	Reconocimiento de Hijos	\$280.00	\$315.00

11	Registro de Mayores de 18 años (Gratuito)	\$0.00	\$0.00
12	Registro de Nacimiento (Gratuito)	\$0.00	\$0.00
13	Registro de Divorcio	\$625.00	\$1,000.00
14	Divorcio Administrativo	\$0.00	\$2,400.00
15	Registro de Matrimonio a Domicilio	\$890.00	\$2,400.00
16	Registro de Defunción (Gratuito)	\$0.00	\$0.00
17	Constancia de no haber tramitado la Cartilla del S.M.N.	\$0.00	\$0.00
18	Otras Certificaciones	\$0.00	\$150.00
19	Otras Constancias de Identidad y Origen	\$0.00	\$75.00
20	Constancia de Soltería	\$0.00	\$160.00
21	Búsqueda por año	\$0.00	\$30.00
22	Matrimonio en el Juzgado	\$890.00	\$1,150.00
23	Reconocimiento de Identidad de género autopercibida	\$585.00	\$700.00

## CONSIDERANDOS

- I. Que, en términos de lo dispuesto por los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 105 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, 78 fracción IV y 84 de la Ley Orgánica Municipal, los Municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley y tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la Administración Pública Municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.
- II. Que, el artículo 115 en su fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que los municipios administrarán libremente su hacienda, la cual se formará de los rendimientos de los bienes que le pertenezcan, así como de las contribuciones y otros ingresos que las legislaturas establezcan a su favor.
- III. Que, la fracción III del artículo 103 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, establece los municipios tienen personalidad jurídica, patrimonio propio que los Ayuntamientos manejarán conforme a la Ley, y administrarán libremente su hacienda, la cual se informará de los rendimientos de los bienes que les pertenezcan, así como de las contribuciones y otros ingresos que la Legislatura del Estado establezca a favor de aquellos y que, entre otros, serán los ingresos derivados de la prestación de servicios públicos a su cargo.
- IV. Que, el artículo 1 del Código Fiscal y Hacendario para el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, cita las disposiciones de dicho Código son de orden público e interés social, y regulan las relaciones jurídicas entre las autoridades fiscales y los sujetos pasivos de la relación tributaria, y los responsables solidarios de éstos, con motivo del nacimiento, cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones fiscales, así como los procedimientos administrativos que se establecen y las relaciones de coordinación hacendaría entre autoridades fiscales.

- V. Que, el Código Fiscal y Hacendario para el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, refiere en su artículo 127, la hacienda pública del Municipio de San Andrés Cholula se conforma por las contribuciones, productos, aprovechamientos, participaciones, aportaciones, reasignaciones y demás ingresos que determinen las leyes fiscales; las donaciones, legados, herencias y reintegros que se hicieren a su favor, así como cualquier otro que incremente el erario público y que se destine a los gastos gubernamentales de cada ejercicio fiscal.

Estableciendo que son ingresos del municipio las percepciones en dinero, especie, créditos, servicios o cualquier otra forma que incremente el erario y que se destinen a sus gastos gubernamentales.

- VI. Que, el artículo 131 fracción II del Código Fiscal y Hacendario para el Municipio de San Andrés Cholula, establece que, son derechos, las contribuciones establecidas en la ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público del Municipio, así como por recibir servicios que presta el Municipio en sus funciones de derecho público, incluso cuando se presten por organismos. También son derechos las contribuciones a cargo de las dependencias municipales o concesionarios, por prestar servicios públicos a cargo del Municipio; y.

- VII. Que los artículos 828 y 829 del Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla establece que el Registro del Estado Civil es la Institución de carácter público y de interés social, por medio de la cual el Estado, de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables, inscribe y da publicidad a los actos constitutivos o modificativos del estado civil de las personas.

Asimismo, el Registro del Estado Civil de las Personas es una institución que presta sus servicios de manera permanente o transitoria a todos los habitantes del Estado.

El Titular del Poder Ejecutivo establecerá los planes, programas y políticas bajo las cuales se prestará dicho servicio, los que serán implementados por la Secretaría de Gobernación.

En las poblaciones donde no haya Juez del Registro del Estado Civil, la Dirección del Registro del Estado Civil de las Personas, determinará y coordinará las acciones conducentes a efecto de que se verifique el servicio de manera eficiente y permanente.

La Secretaría de Gobernación podrá auxiliarse de la autoridad municipal correspondiente.

- VIII. Que, los jueces del Registro del Estado Civil tendrán bajo su responsabilidad, formas especiales por triplicado, en las que asentarán: "Actas de nacimiento", "Actas de reconocimiento de hijos", "Actas de tutela", "Actas de matrimonio", "Actas de divorcio", "Actas de inscripción de sentencias" y "Actas de defunción" y estas formas serán expedidas por el Director del Registro del Estado Civil, previa aprobación del Ejecutivo del Estado, en términos de lo dispuesto por el artículo 831 del Código Civil del Estado Libre y Soberano de Puebla.

- IX. Que, el artículo 91 fracción XVII de la Ley Orgánica Municipal establece que son facultades y obligaciones de los Presidentes Municipales, la de ejercer las facultades de Juez del Registro del Estado Civil de las Personas por Ministerio de Ley, en términos de las disposiciones aplicables.

- X. Que, el H. Ayuntamiento de San Andrés Cholula a través de la Unidad de Registro Civil de la Secretaría del Ayuntamiento, presta los servicios del Registro del Estado Civil de las Personas, tales como: certificación de defunciones, de matrimonios, de nacimientos, expide órdenes de inhumación y de traslado de cadáver, realiza trámites de presentaciones matrimoniales, de reconocimiento de hijos, de registro de divorcio, de defunciones, de mayores de 18 años, de nacimiento y de matrimonio en sus instalaciones y a domicilio.
- XI. Que, la prestación de los servicios en mención genera costos de operación para el área administrativa, como es el registro y celebración de matrimonios en las oficinas y fuera del juzgado, mismos que implican traslado a distintas comunidades, colonias, fraccionamientos o asentamientos humanos dentro del territorio municipal, así como costos de adquisición de los formatos oficiales del Gobierno del Estado en que se asientan los actos jurídicos señalados.
- XII. Que, la Ley de Ingresos del Estado de Puebla, para el Ejercicio Fiscal 2026, publicada en el Periódico Oficial el 27 de noviembre de 2025, establece en su artículo 29 las cuotas de los derechos por los servicios prestados por la Secretaría de Gobernación, a través del Registro del Estado Civil de las Personas, por lo que son de atribución estatal y para no invadir su ámbito de operación legal, no se señalan dichos costos en la Ley de Ingresos del Municipio de San Andrés Cholula, para el Ejercicio Fiscal 2026.
- XIII. Por lo expuesto anteriormente, se solicita la autorización de este H. Cabildo para cobrar los derechos señalados en la siguiente tabla, con el costo del formato oficial del Gobierno del Estado correspondiente más los costos de recuperación del servicio prestado, así como de todos aquellos derivados de la gestión de trámites del Registro Civil de acuerdo con el siguiente listado:

No. Progresivo	Concepto	Costo actual:	Costo de la Forma Valorada:	Costo propuesto 2026
1	Anotación de la referencia en el libro original	\$65.00	\$0.00	\$70.00
2	Certificación Datos o Documentos que obren en Archivo Municipal	\$80.00	\$0.00	\$85.00
3	Certificaciones de Matrimonio	\$170.00	\$160.00	\$180.00
4	Certificaciones de Defunción	\$170.00	\$160.00	\$180.00
5	Certificaciones de Nacimiento	\$170.00	\$160.00	\$180.00
6	Hoja Especial para Certificación	\$170.00	\$160.00	\$180.00
7	Orden de Traslado de Cadáver (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
8	Orden de Inhumación (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
9	Presentaciones Matrimoniales	\$610.00	\$165.00	\$650.00
10	Reconocimiento de Hijos	\$315.00	\$280.00	\$0.00
11	Registro de Mayores de 18 años (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00

12	Registro de Nacimiento (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
13	Registro de Divorcio	\$1,000.00	\$625.00	\$1,050.00
14	Divorcio Administrativo	\$2,400.00	\$0.00	\$3,000.00
15	Registro de Matrimonio a Domicilio	\$2,400.00	\$890.00	\$2,400.00
16	Registro de Defunción (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
17	Constancia de no haber tramitado la Cartilla del S.M.N.	\$0.00	\$0.00	\$0.00
18	Otras Certificaciones	\$150.00	\$0.00	\$160.00
19	Otras Constancias de Identidad y Origen	\$75.00	\$0.00	\$80.00
20	Constancia de Soltería	\$160.00	\$0.00	\$170.00
21	Búsqueda por año	\$30.00	\$0.00	\$30.00
22	Matrimonio en el Juzgado	\$1,150.00	\$890.00	\$1,350.00
23	Reconocimiento de Identidad de género autopercebida	\$700.00	\$585.00	\$700.00

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, el siguiente:

#### ACUERDO

**PRIMERO.** ES PROCEDENTE Y SE AUTORIZA COBRAR PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026, LOS DERECHOS POR CONCEPTO DE LOS TRÁMITES Y SERVICIOS QUE SE BRINDAN EN EL JUZGADO DEL REGISTRO DEL ESTADO CIVIL DE LAS PERSONAS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026, CON EL COSTO DEL FORMATO OFICIAL CORRESPONDIENTE DEL GOBIERNO DEL ESTADO MÁS LOS COSTOS DE OPERACIÓN Y RECUPERACIÓN, ASÍ COMO DE TODOS AQUELLOS DERIVADOS DE LA GESTIÓN DE TRÁMITES QUE SE REALICEN ANTE LA DEPENDENCIA EN MENCIÓN Y QUE JUSTIFIQUEN EL CARÁCTER DE DERECHOS, DE ACUERDO CON EL CONSIDERANDO XI DEL PRESENTE ACUERDO, COMO A CONTINUACIÓN SE DETALLA:

No. Progresivo	Concepto	Costo actual:	Costo de la Forma Valorada:	Costo propuesto
1	Anotación de la referencia en el libro original	\$65.00	\$0.00	\$70.00
2	Certificación Datos o Documentos que obren en Archivo Municipal	\$80.00	\$0.00	\$85.00
3	Certificaciones de Matrimonio	\$170.00	\$160.00	\$180.00
4	Certificaciones de Defunción	\$170.00	\$160.00	\$180.00
5	Certificaciones de Nacimiento	\$170.00	\$160.00	\$180.00
6	Hoja Especial para Certificación	\$170.00	\$160.00	\$180.00

7	Orden de Traslado de Cadáver (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
8	Orden de Inhumación (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
9	Presentaciones Matrimoniales	\$610.00	\$165.00	\$650.00
10	Reconocimiento de Hijos	\$315.00	\$280.00	\$0.00
11	Registro de Mayores de 18 años (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
12	Registro de Nacimiento (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
13	Registro de Divorcio	\$1,000.00	\$625.00	\$1,050.00
14	Divorcio Administrativo	\$2,400.00	\$0.00	\$3,000.00
15	Registro de Matrimonio a Domicilio	\$2,400.00	\$890.00	\$2,400.00
16	Registro de Defunción (Gratuito)	\$0.00	\$0.00	\$0.00
17	Constancia de no haber tramitado la Cartilla del S.M.N.	\$0.00	\$0.00	\$0.00
18	Otras Certificaciones	\$150.00	\$0.00	\$160.00
19	Otras Constancias de Identidad y Origen	\$75.00	\$0.00	\$80.00
20	Constancia de Soltería	\$160.00	\$0.00	\$170.00
21	Búsqueda por año	\$30.00	\$0.00	\$30.00
22	Matrimonio en el Juzgado	\$1,150.00	\$890.00	\$1,350.00
23	Reconocimiento de Identidad de género autopercibida	\$700.00	\$585.00	\$700.00

**SEGUNDO.** SE INSTRUYE A LA SECRETARÍA DEL AYUNTAMIENTO COMUNIQUE LA APROBACIÓN DEL ACUERDO AL JUZGADO DEL REGISTRO DEL ESTADO CIVIL DE LAS PERSONAS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, Y A LA DIRECCIÓN DE INGRESOS DE LA TESORERÍA MUNICIPAL, PARA DAR CABAL CUMPLIMIENTO.

**TERCERO.** EL PRESENTE ACUERDO ENTRARÁ EN VIGOR AL DÍA SIGUIENTE DE SU APROBACIÓN.

**CUARTO.** PUBLÍQUESE EL PRESENTE ACUERDO EN LA GACETA MUNICIPAL.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 09 DE ENERO DE 2026.** C. GUADALUPE CUAUTLE TORRES. PRESIDENTA MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA. *RÚBRICA* "CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO".

DICTAMEN QUE PRESENTAN LOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO, INDUSTRIA, COMERCIO, AGRICULTURA Y GANADERÍA DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CUYOS NOMBRES Y FIRMAS APARECEN AL FINAL DE ESTE INSTRUMENTO JURÍDICO; POR EL CUAL APRUEBAN EL CATÁLOGO DE GIROS COMERCIALES DEL H. AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA.

## SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 15 DE ENERO DE 2026

### ANTECEDENTES

- I. La Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos (LNETB) establece como obligación de los órdenes de gobierno la simplificación, digitalización y homologación de sus trámites y servicios, a través del fortalecimiento de la gobernanza regulatoria y la disminución de cargas administrativas que afectan a la ciudadanía y a las unidades económicas.
- II. La LNETB señala la importancia de que los municipios cuenten con instrumentos actualizados que permitan clasificar y regular adecuadamente sus actividades económicas, entre ellos el Catálogo de Giros Comerciales, indispensable para definir requisitos, identificar riesgos, aplicar criterios homogéneos y asegurar un proceso eficiente de autorización, regulación y control.
- III. En el municipio de San Andrés Cholula, no se contaba con un Catálogo de Giros Comerciales aprobado por el Honorable Cabildo, situación que ha generado diversas problemáticas administrativas, entre las que destacan:
  - Falta de uniformidad en la clasificación de giros y requisitos aplicables.
  - Dificultad para homologar criterios en la expedición de Cédulas de Empadronamiento y Licencias de Funcionamiento.
  - Vacíos normativos que provocan discrecionalidad administrativa.
  - Obstáculos para la digitalización integral del Registro Municipal de Trámites y Servicios.
  - Limitaciones para cumplir con las disposiciones de la LNETB, del SCIAN (Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte) y de la normatividad estatal.
  - Incertidumbre jurídica para las personas titulares de unidades económicas.
- IV. La ausencia de este instrumento ha impactado directamente en la simplificación administrativa, la planeación urbana, el ordenamiento económico y la transparencia en la gestión pública. Por ello, resulta indispensable contar con un Catálogo de Giros Comerciales claro, actualizado y formalmente aprobado por Cabildo, que permita avanzar en la modernización administrativa y en la implementación plena del Sistema Municipal de Simplificación y Digitalización.

## CONSIDERANDOS

- I. Que, el numeral 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, prevé que los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases que la carta magna establece
- II. Que, el arábigo 102 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, dispone que el municipio libre constituye la base de la división territorial y de la organización política y administrativa del estado; así como que cada municipio será gobernado por un ayuntamiento de elección popular directa, integrado por un Presidente o Presidenta municipal y el número de regidurías y sindicaturas que la ley determine, de conformidad con el principio de paridad de género;
- III. Que, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, también señala las atribuciones que la constitución local otorga al gobierno municipal, el cual se ejercerá por el ayuntamiento de manera exclusiva y no habrá autoridad intermedia alguna, entre este y el gobierno del estado;
- IV. Que, el numeral 103 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, alude que los municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley, así como la administración de su hacienda;
- V. Que, el artículo 105 fracción III del multicitado ordenamiento jurídico, prevé que los ayuntamientos tendrán facultades para expedir de acuerdo con las leyes en materia municipal que emita el Congreso del Estado, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal;
- VI. Que, una vez precisado lo anterior, es menester referir que, por su parte el arábigo segundo de la Ley Orgánica Municipal, establece que el municipio libre es una entidad de derecho público, base de la división territorial y de la organización política y administrativa del estado de Puebla, integrado por una comunidad establecida en un territorio, con un gobierno de elección popular directa, el cual tiene como propósito satisfacer, en el ámbito de su competencia, las necesidades colectivas de la población que se encuentra asentada en su circunscripción territorial; así como inducir y organizar la participación de los ciudadanos en la promoción del desarrollo integral de sus comunidades;
- VII. Que el Honorable Ayuntamiento del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, se encuentra conformado por un cuerpo colegiado, el cual se encuentra integrado por un Presidente municipal, doce Regidores y un Síndico, en apego a lo establecido en los artículos 102, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 46 y 47 de la Ley Orgánica Municipal;

- VIII. Que, el artículo 78 fracción I de la Ley Orgánica Municipal, dispone como atribución de los ayuntamientos la de cumplir y hacer cumplir, en los asuntos de su competencia, las leyes, decretos y disposiciones de observancia general de la Federación y del Estado, y los ordenamientos municipales;
- IX. Que la Ley Orgánica Municipal en su fracción IV, indica que, otra de las atribuciones de los ayuntamientos es la de expedir y mantener actualizados, bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general, referentes a su organización, funcionamiento, servicios públicos que deban prestar y demás asuntos de su competencia, sujetándose a las bases normativas establecidas por la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, vigilando su observancia y aplicación;
- X. Que, el numeral 92 de la Ley Orgánica Municipal, indica que entre las facultades y obligaciones de los regidores se encuentran las de ejercer la debida inspección y vigilancia, en los ramos a su cargo; ejercer las facultades de deliberación y decisión de los asuntos que le competen al ayuntamiento; dictaminar e informar sobre los asuntos que les encomiende el ayuntamiento; formular al ayuntamiento las propuestas de ordenamientos en asuntos municipales, y promover todo lo que crean conveniente al buen servicio público.
- XI. Que, el arábigo 94 de la Ley Orgánica Municipal, establece que, el ayuntamiento, para facilitar el despacho de los asuntos que le competen, nombrará comisiones permanentes o transitorias, que los examinen e instruyan hasta ponerlos en estado de resolución; dichas comisiones sesionarán de forma mensual convocadas por la persona regidora que presida la misma acorde con el reglamento respectivo, siendo quien encabece estos trabajos la Comisión de Desarrollo Económico, Industria, Comercio, Agricultura y Ganadería, esto con fundamento en lo dispuesto en los numerales 94 y 96 fracción IV de la Ley Orgánica Municipal;
- XII. Que con fecha 30 de junio de 2025 en la Primera Sesión Ordinaria del Consejo Municipal de Mejora Regulatoria, a través del Punto de Acuerdo SACH- CMMR/ORD-001/30-06-2025\_02, se aprobó por unanimidad la realización de las gestiones necesarias para fortalecer institucionalmente el trámite que deriva del Programa denominado: Sistema de Apertura Rápida de Empresas (SARE).
- XIII. Se informa que, como primer paso para fortalecer el trámite que deriva del Sistema de Apertura Rápida de Empresas (SARE), la Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario, por conducto de la Dirección de Simplificación y Digitalización, se coordinó con la Secretaría de Gobernación, a través de la Dirección de Giros Comerciales; con la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable, por conducto de la Dirección de Administración del Suelo; y con la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana, a través de la Dirección de Protección Civil, a fin de sumar esfuerzos institucionales para la integración del Catálogo de Giros Comerciales del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula.

- XIV.** Derivado del análisis técnico realizado por la Dirección de Simplificación y Digitalización, el Catálogo de Giros Comerciales del H. Ayuntamiento de San Andrés Cholula quedó integrado por un total de 934 giros comerciales, debidamente clasificados conforme a estándares nacionales, criterios de impacto y la vocación económica del municipio.
- XV.** Del total registrado, 543 giros corresponden a actividades de bajo impacto y 391 a actividades de alto impacto, conforme a los criterios previstos en la legislación aplicable.
- XVI.** Que, la Dirección de Protección Civil realizó la clasificación de los giros comerciales en bajo y alto impacto con base en criterios de riesgo inherente a la actividad económica, considerando elementos como el uso o almacenamiento de sustancias peligrosas, maquinaria especializada, aforos estimados, generación de ruido o vibraciones, ubicación, condiciones de seguridad, y requerimientos de estacionamiento, carga o descarga.
- XVII.** Se determina que los giros de bajo impacto estarán sujetos a la expedición de Cédulas de Empadronamiento.
- XVIII.** Los giros de alto impacto, incluidos todos los establecimientos con venta, distribución o consumo de bebidas alcohólicas, requieren Licencias de Funcionamiento, en términos de la Ley de Ingresos del Municipio de San Andrés Cholula y la normativa vigente, que regula los supuestos de autorización, operación y control fiscal de dichos establecimientos.
- XIX.** Se contemplaron los giros comerciales establecidos por el Catálogo SCIAN (Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte), que contempla 454 giros de bajo impacto, y se identificó que el catálogo municipal incorporó 543, lo que evidencia 89 giros adicionales que responden a las particularidades económicas, territoriales y comerciales propias del municipio.
- XX.** La conformación del presente catálogo contribuye a:
- Brindar certeza jurídica al sector económico.
  - Homologar criterios de clasificación y requisitos.
  - Fortalecer la transparencia y disminuir la discrecionalidad administrativa.
  - Facilitar la digitalización de trámites en el Sistema Municipal.
  - Mejorar la planeación del desarrollo económico y urbano.
  - Cumplir con lo establecido por la LNETB
- XXI.** Se identifican como áreas de oportunidad la actualización continua del catálogo, la incorporación de giros emergentes, la armonización con la normativa federal y estatal, así como la evaluación periódica de su impacto en la competitividad económica del municipio. De manera específica, se determinó que los giros de bajo impacto son aquellos cuyas operaciones no representan riesgo significativo para la integridad de las personas usuarias o del entorno urbano.

- XXII.** Mientras que los giros de alto impacto comprenden actividades que, por su naturaleza, volumen operativo o condiciones de funcionamiento, demandan mayores medidas de seguridad. Dentro de este último grupo, se clasifican de manera particular los establecimientos con una superficie mayor a 100 m<sup>2</sup>, dado que su dimensión implica un incremento en el aforo, en la operación logística y en el potencial de riesgo en caso de emergencia. Esta metodología garantiza una clasificación objetiva y alineada a la protección, prevención y seguridad integral en el municipio.
- XXIII.** El Catálogo de Giros Comerciales deberá ser revisado y, en su caso, actualizado anualmente, o antes si existen modificaciones en la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos, el SCIAN (Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte), la Ley de Ingresos Municipal o en la dinámica económica y comercial del municipio. Cualquier actualización deberá someterse a consideración del Honorable Cabildo para su aprobación formal.

Por lo expuesto anteriormente, se somete a consideración del Honorable Cabildo del Municipio de San Andrés Cholula, la aprobación en términos del siguiente:

#### DICTAMEN

**PRIMERO.** Se aprueba el Catálogo de Giros Comerciales del H. Ayuntamiento de San Andrés Cholula, como instrumento normativo indispensable y administrativo para fortalecer la gobernanza regulatoria, mejorar los trámites municipales y consolidar un proceso de simplificación administrativa moderno, eficiente y alineado a la legislación nacional.

**SEGUNDO.** Se instruye a la Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario a través de la Dirección de Simplificación y Digitalización, a la Secretaría de Gobernación a través de la Dirección de Giros Comerciales, a la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable a través de la Dirección de Administración del Suelo y a la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana a través de la Dirección de Protección Civil, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, lleven a cabo las acciones técnicas y administrativas necesarias para la difusión, implementación y actualización permanente del Catálogo de Giros Comerciales.

**TERCERO.** Se instruye a la Secretaría de Gobernación por conducto de la Dirección de Giros Comerciales, cuyas atribuciones se relacionan con la atención, regulación, supervisión, operación y emisión de las cédulas de empadronamiento y licencias de funcionamiento adoptar, en un plazo no mayor a 20 días hábiles, las disposiciones contenidas en este Catálogo para su aplicación en trámites, evaluaciones, inspecciones, verificaciones y procedimientos administrativos, quedando sin efectos cualquier clasificación previa que contravenga lo aprobado por el Honorable Cabildo.

**CUARTO.** Se instruye a la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable, por conducto de la Dirección de Administración del Suelo, cuyas facultades y atribuciones se relacionan con la planeación urbana, el uso, destino y aprovechamiento del suelo, así como con la emisión de dictámenes, autorizaciones y opiniones técnicas en materia de desarrollo urbano, para que adopte, en un plazo no mayor a 20 días hábiles, las disposiciones contenidas en el Catálogo de Giros Comerciales, a efecto de aplicarlas de manera obligatoria en los trámites, evaluaciones y procedimientos administrativos de su competencia, quedando sin efectos cualquier clasificación, criterio o disposición previa que se oponga a lo aprobado por el Honorable Cabildo.

**QUINTO.** Se instruye a la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana, por conducto de la Dirección de Protección Civil, cuyas facultades y atribuciones se vinculan con la prevención de riesgos, la seguridad de las personas, la evaluación de condiciones de seguridad y la emisión de dictámenes, inspecciones y autorizaciones en materia de protección civil, para que adopte, en un plazo no mayor a 20 días hábiles, las disposiciones contenidas en el Catálogo de Giros Comerciales, para su aplicación en los trámites, inspecciones, verificaciones y demás procedimientos administrativos de su competencia, dejando sin efectos cualquier clasificación o criterio previo que contravenga lo aprobado por el Honorable Cabildo.

**SEXTO.** Se instruye a la Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario a través de la Dirección de Simplificación y Digitalización coordinar con la Secretaría de Gobernación a través de la Dirección de Giros Comerciales, la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable a través de la Dirección de Administración del Suelo y la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana a través de la Dirección de Protección Civil, la armonización de trámites, requisitos, formatos y procedimientos vinculados a la expedición de Cédulas de Empadronamiento y Licencias de Funcionamiento, asegurando que la clasificación de giros comerciales aprobada quede integrada en todos los sistemas, plataformas y bases de datos institucionales.

**SÉPTIMO.** Se instruye a la Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario, por conducto de la Dirección de Simplificación y Digitalización, a coordinar los trabajos necesarios para mantener actualizado, de manera anual, el Catálogo de Giros Comerciales y, en su caso, realizar las modificaciones que deriven de reformas a la legislación federal, estatal o municipal vigente, de la actualización del SCIAN (Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte), o de la dinámica económica y comercial que presente el municipio. Cualquier actualización o modificación al Catálogo deberá someterse a la consideración del Honorable Cabildo para su aprobación formal.

**OCTAVO.** Se instruye a la Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario, por conducto de la Dirección de Simplificación y Digitalización, mantener disponible y vigente la consulta pública del Catálogo de Giros Comerciales en el Portal del H. Ayuntamiento de San Andrés Cholula.

**NOVENA.** Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente instrumento se resolverán conforme a la clasificación y requisitos vigentes al momento de su recepción, sin perjuicio de que las personas solicitantes puedan acogerse voluntariamente a los beneficios derivados del nuevo Catálogo, cuando esto represente una simplificación administrativa o reducción de cargas.

**DÉCIMO.** El presente Dictamen entrará en vigor a partir de su aprobación por el Honorable Cabildo del Municipio de San Andrés Cholula.

**DÉCIMO PRIMERO.** Se instruye a la Secretaría del Ayuntamiento notifique a la de Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario, a la Secretaría de Gobernación, a la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable y a la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana el presente dictamen para su cumplimiento.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 09 DE ENERO DE 2026.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SECTOR AGROPECUARIO DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CC. JOSÉ CHARBEL ESTEFAN LÓPEZ, PRESIDENTE, *RÚBRICA*; BLANCA JIMÉNEZ CASTILLO, VOCAL, *RÚBRICA*; ERIK NAVARRO ACEVEDO, VOCAL, *RÚBRICA*; LIDIA ISELA CUAYA OSORIO, VOCAL, *RÚBRICA*. LUZ MARÍA DÍAZ ZALDÍVAR, VOCAL, *RÚBRICA* "CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO".

DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA LA CREACIÓN E INTEGRACIÓN DEL COMITÉ MUNICIPAL DE SALUD MENTAL Y ADICCIONES (COMSA) DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA.

## SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 12 DE FEBRERO DE 2026

QUIENES SUSCRIBEN, CC. MARÍA MARINA BLANCO PÉREZ, PRESIDENTA, ANA ISABEL FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, VOCAL, BLANCA JIMÉNEZ CASTILLO, VOCAL; JOSÉ LUIS CARRANZA MAGALLANES, VOCAL; RAQUEL ZACATZI FRAGOSO, VOCAL; INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE SALUBRIDAD, Y ASISTENCIA PÚBLICA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 1, 4 y 115 FRACCIÓN II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 2, 26, 102 y 103 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA; 1º Bis, 33 FRACCIÓN I, 72, 73 DE LA LEY GENERAL DE SALUD; 2, 77, 78 Y 92 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL, SOMETEMOS PARA SU DISCUSIÓN Y EN SU CASO APROBACIÓN DE ESTE CUERPO COLEGIADO EL DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA LA CREACIÓN E INTEGRACIÓN DEL COMITÉ MUNICIPAL DE SALUD MENTAL Y ADICCIONES (COMSA) DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, AL TENOR DE LOS SIGUIENTES:

### ANTECEDENTES

- I. Que, con fecha diecisiete de mayo de dos mil veintidós, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley General de Salud en materia de salud mental y adicciones, mismo que entró en vigor el diecisiete de mayo de dos mil veintidós, mediante el cual se reformaron, adicionaron y ampliaron diversos artículos de la Ley General de Salud para establecer que **la salud mental y las adicciones son materia de salubridad general y deben atenderse de forma prioritaria, integral, comunitaria e intersectorial.**
- II. Que, con fecha trece de octubre de dos mil veintitrés, el Honorable Cabildo del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, aprobó el Dictamen por el que se crea e instala el Comité Municipal contra las Adicciones (COMCA), para el periodo 2021-2024 como órgano de carácter multisectorial interinstitucional que tendrá por objeto la promoción y apoyo de las acciones de los sectores público, social y privado tendientes a la prevención y combate de los problemas de salud pública causados por el abuso de bebidas alcohólicas, el alcoholismo, el consumo de tabaco, la farmacodependencia y la adicción a otras sustancias psicoactivas.
- III. Que con fecha trece de marzo de dos mil veinticinco, el Honorable Cabildo del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, aprobó el Dictamen por el que se crea e instala el Comité Municipal contra las Adicciones (COMCA), para el periodo 2024-2027 como órgano de coordinación interinstitucional orientado a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas en el municipio.

- IV. Que derivado de la evolución del marco jurídico nacional y de la política pública en materia de salud mental y adicciones, particularmente a partir de las reformas a la Ley General de Salud en materia de salud mental y adicciones, así como de la creación de la Comisión Nacional de Salud Mental y Adicciones (CONASAMA), resulta necesario armonizar la estructura municipal existente, a efecto de transitar del Comité Municipal contra las Adicciones (COMCA) al Comité Municipal de Salud Mental y Adicciones (COMSA), con un enfoque integral de atención.

## CONSIDERANDOS

I. Que, los artículos 1 y 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establecen que todas las personas gozaran de los derechos humanos reconocidos por la constitución, y en los tratados Internacionales en los que sea parte, por lo tanto; el derecho a la salud es un derecho humano fundamental que garantiza el acceso a servicios, condiciones y recursos necesarios para alcanzar el más alto nivel posible de bienestar físico, mental y social.

II. Que, el artículo 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; establece que los Municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley; de la misma forma poseerán facultades para expedir de acuerdo con las bases normativas que deberán establecer las legislaturas de los Estados, las disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la Administración Pública Municipal, que regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y en general que sean necesarias para cumplir debidamente con su encargo público. Agregar tema de derechos humanos

III. Que, la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; señala que las funciones y servicios a cargo de los municipios son: agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; alumbrado público; limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos; mercados y centrales de abasto; panteones; rastro; calles, parques y jardines y su equipamiento; seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito; y los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socio-económicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.

IV. Que, la Ley General de Salud reglamenta el derecho a la protección de la salud que tiene toda persona en los términos del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud, distribuye competencias y establece los casos de concurrencia entre la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general. Es de aplicación en toda la República y sus disposiciones son de orden público e interés social, así mismo el artículo 1o. Bis de la ley antes citada, define por salud como un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades.

V. Que, es materia de salubridad general entre otras la salud mental, el programa para la prevención, reducción y tratamiento del uso nocivo del alcohol, la atención del alcoholismo y la prevención de enfermedades derivadas del mismo, así como la protección de la salud de terceros y de la sociedad frente al uso nocivo del alcohol y la prevención del consumo de estupefacientes y psicotrópicos, conforme a lo establecido en el artículo 3º de la ley antes mencionada.

**VI.** Que, tal y como lo dispone el artículo 72 de la Ley General de Salud, la salud mental y la prevención de las adicciones tendrán carácter prioritario dentro de las políticas de salud y deberán brindarse conforme a lo establecido en la Constitución y en los tratados internacionales en materia de derechos humanos. El Estado garantizará el acceso universal, igualitario y equitativo a la atención de la salud mental y de las adicciones a las personas en el territorio nacional.

**VII.** Que, para los efectos de la ley antes mencionada, se entiende por salud mental un estado de bienestar físico, mental, emocional y social determinado por la interacción del individuo con la sociedad y vinculado al ejercicio pleno de los derechos humanos; y por adicción a la enfermedad física y psico-emocional que crea una dependencia o necesidad hacia una sustancia, actividad o relación, así mismo; el propósito último de los servicios de salud mental es la recuperación y el bienestar, el despliegue óptimo de sus potencialidades individuales para la convivencia, el trabajo y la recreación.

**VIII.** Que, los servicios y programas en materia de salud mental y adicciones deberán privilegiar la atención comunitaria, integral, interdisciplinaria, intercultural, intersectorial, con perspectiva de género y participativa de las personas desde el primer nivel de atención y los hospitales generales, tal y como lo dispone el artículo 73 de la Ley General de Salud.

**IX.-** Que, de igual forma, la fracción III del artículo 105 de la Constitución Local, establece que los Ayuntamientos tendrán facultades para expedir de acuerdo con las leyes en materia municipal que emita el Congreso del Estado, las disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

**X.** Que, el Municipio Libre es una entidad de derecho público, base de la división territorial y de la organización política y administrativa del Estado de Puebla, el cual tiene como propósito satisfacer, en el ámbito de su competencia, las necesidades colectivas de la población que se encuentra asentada en su circunscripción territorial; así como inducir y organizar la participación de los ciudadanos en la promoción del desarrollo integral de sus comunidades, como lo señala el artículo 2 de la Ley Orgánica Municipal.

**XI.** Que, los acuerdos de los Ayuntamientos se tomarán por mayoría de votos del Presidente Municipal, Regidores y Síndico, de conformidad con lo establecido en el artículo 77 de la Ley Orgánica Municipal.

**XII.** Que, es facultad de los Ayuntamientos expedir y actualizar Bandos de Policía y Gobierno, disposiciones administrativas de observancia general referente a su organización funcionamiento, servicios públicos que deban prestar y demás asuntos de su competencia, sujetándose a las bases normativas establecidas por la Constitución del Estado, tal como lo dispone la fracción IV del artículo 78 de la Ley Orgánica Municipal.

**XIII.** Que, de conformidad con las fracciones VII y IX del artículo 92 fracción de la Ley Orgánica Municipal son facultades de los Regidores formular al Ayuntamiento las propuestas de ordenamientos en asuntos municipales y promover todo lo que crean conveniente para el buen servicio público; así como las que le determine el cabildo y las que le otorguen otras disposiciones aplicables.

**XIV.** Que, el veintinueve de mayo de dos mil veintitrés se publicó en el DOF el decreto por el que se crea la Comisión Nacional de Salud Mental y Adicciones (CONASAMA), que fusiona atribuciones y facultades de los Servicios de Atención Psiquiátrica, SAP, la Comisión Nacional contra las Adicciones, CONADIC y el Secretariado Técnico del Comité de Salud Mental, STCONSAME, órganos que trabajaban de manera coordinada desde el dos mil diecinueve mediante la firma de un convenio de colaboración.

**XV.** Que, la CONASAMA es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Salud del orden federal, que se encarga de ejercer la rectoría en salud mental y adicciones a través de la implementación de políticas y programas que aseguren a la población el acceso a servicios integrales y efectivos en materia de prevención y atención.

**XVI.** Que, el Consejo Estatal de Salud Mental y Adicciones (CESMA), en un órgano colegiado de coordinación y concertación en el Estado de Puebla que impulsa las acciones dirigidas a la promoción del autocuidado y estilos de vida saludables, así como la prevención y atención de diversas condiciones de salud mental y las adicciones, donde participan las instituciones públicas del estado, las organizaciones de la sociedad civil, así como organismos y empresas privadas relacionadas con el tema.

**XVII.** Que, el dictamen aprobado el trece de marzo del año dos mil veinticinco, mediante el cual se creó el Comité Municipal contra las Adicciones (COMCA), respondió al marco normativo vigente en ese momento; sin embargo, derivado de la incorporación del enfoque integral de salud mental y adicciones en la legislación y política pública nacional, resulta necesario crear el Comité Municipal Contra las Adicciones a Comité Municipal de Salud Mental y Adicciones, así como el objeto, integración y funcionamiento, a fin de alinearlos con los criterios actuales en materia de salud pública, fortaleciendo la coordinación institucional en la prevención, detección, atención y canalización de las problemáticas relacionadas con la salud mental y el consumo de sustancias psicoactivas.

**XVIII.** Que, derivado de la creación del Comité Municipal Contra las Adicciones (CONCA) por el Comité Municipal de Salud Mental y Adicciones (COMSA), y conforme a los lineamientos federales y estatales vigentes en materia de salud mental y prevención de adicciones, se integra dicho Comité, ampliando la participación de dependencias e instituciones vinculadas con la atención integral de la salud mental, la prevención social, la seguridad pública, la educación y la asistencia social, a efecto de fortalecer la coordinación interinstitucional y la atención comunitaria.

**XIX.** Que, a efecto de que nazca la vida jurídica el Comité Municipal de Salud Mental (COMSA) y Adicciones es necesario dejar sin efecto la aprobación del Comité Municipal Contra las Adicciones (CONCA), así como su debida instalación ocurrida en fecha veintiuno de abril del año dos mil veinticinco.

**XX.** Que, el Comité Municipal de Salud Mental y Adicciones (COMSA) del Municipio de San Andrés Cholula, es un órgano colegiado de coordinación y concertación que impulsa las acciones dirigidas a la promoción del autocuidado y estilos de vida saludables, así como la prevención y atención de diversas condiciones de salud mental y las adicciones, donde participan las instituciones públicas del H. Ayuntamiento Municipal, las organizaciones de la sociedad civil, así como organismos y empresas privadas relacionadas con el tema.

XXI. El Comité Municipal de Salud Mental y Adicciones (COMSA), será presidido por la persona titular de la Presidencia Municipal y contará con una Coordinación, una Secretaría Técnica y once Vocales; a saber, quienes serán designados por la persona titular de la presidencia municipal y en las sesiones participarán con voz y voto, se integrará de la siguiente forma:

#### INTEGRACIÓN DEL COMITÉ ( COMPARATIVO)

CONCA	COMSA
1 La persona titular de la Presidencia Municipal	1. Presidente municipal
2 La persona titular de la Regiduría de Salubridad y Asistencia Pública, quien será el Coordinador	2. Dirección General del Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia, quien será el coordinador (Coordinador)
3 La persona titular de la Jurisdicción Sanitaria, quien será el secretario técnico	3. Coordinador Municipal de los Servicios de Salud (secretario técnico)
4 Una persona representante de una institución académica o de investigación con experiencia en temas de prevención de adicciones, quien será vocal;	4. Presidenta de la Comisión de Salubridad y Asistencia Pública.
5 Una persona representante de la sociedad, quien será vocal;	5. Secretaria del Ayuntamiento
6 Una persona representante del Sistema Municipal DIF, quien será vocal	6. Director del área jurídica (vocal)
7 Las personas titulares de las Regidurías del Ayuntamiento que quieran formar parte del COMCA, quienes serán vocales; Sindicatura, Seguridad Pública, Seguridad Vial, Comercio, Regiduría de Educación. Directores, Secundaria, Bachillerato, universidad etc.	7. Director de Educación (vocal)
	8. Director de Seguridad Pública (vocal)
	9. Titular del instituto del Deporte y Cultura del Municipio
	10. Director de Comunicación Social (vocal)
	11. Secretaria del Bienestar (vocal)
	12. Representante del Instituto Mexicano del Seguro Social en el Municipio (vocal)
	13. Representante del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Municipio (vocal)
	14. Dirección de la Clínica de Prevención y Atención al Maltrato (CLIPAM)

XXII. El Comité Municipal de Salud Mental y Adicciones (COMSA) tendrá las siguientes funciones:

1. Proponer al H. Ayuntamiento acciones, lineamientos y políticas de promoción, prevención y atención a la salud mental y al consumo de sustancias psicoactivas.
2. Fomentar entre la población una cultura de prevención.
3. Identificar las necesidades de la población.
4. Promover la participación de organismos gubernamentales y no gubernamentales.
5. Contribuir, a través de sus instancias participantes competentes, con la vigilancia del cumplimiento de la regulación sanitaria y comercialización de bebidas alcohólicas, productos de tabaco y otras sustancias en el Municipio.
6. Coadyuvar en el fortalecimiento de los servicios de prevención y atención de la salud mental y el consumo de sustancias, a través de estrategias de trabajo y líneas de acción acordadas entre las instancias participantes.
7. Potenciar los recursos humanos, técnicos y financieros, destinados a las tareas de promoción de la salud, prevención y atención de la salud mental y el consumo de sustancias.

Por lo expuesto, fundado y motivado en todos y cada uno de los considerandos del presente instrumento, se pone a consideración de este Honorable cuerpo colegiado el siguiente:

### DICTAMEN

**PRIMERO.** SE DEJA SIN EFECTOS EL DICTAMEN QUE SE APROBÓ POR PARTE DEL HONORABLE CABILDO RESPECTO A LA CREACIÓN DEL COMITÉ MUNICIPAL CONTRA LAS ADICCIONES (COMCA), Y SU DEBIDA INSTALACIÓN DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, DE FECHA TRECE DE MARZO DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO, ASÍ COMO LOS LINEAMIENTOS.

**SEGUNDO.** SE APRUEBA LA CREACIÓN E INTEGRACIÓN DEL COMITÉ MUNICIPAL DE SALUD MENTAL Y ADICCIONES (COMSA), COMO UN ÓRGANO COLEGIADO DE COORDINACIÓN Y CONCERTACIÓN QUE IMPULSA LAS ACCIONES DIRIGIDAS A LA PROMOCIÓN DEL AUTOCUIDADO Y ESTILOS DE VIDA SALUDABLES, ASÍ COMO LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE DIVERSAS CONDICIONES DE SALUD MENTAL Y LAS ADICCIONES, DONDE PARTICIPAN LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS DEL H. AYUNTAMIENTO MUNICIPAL, LAS ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL, ASÍ COMO ORGANISMOS Y EMPRESAS PRIVADAS RELACIONADAS CON EL TEMA.

**TERCERO.** SE INSTRUYE A LA SECRETARÍA TÉCNICA PARA QUE DISPONGA LO NECESARIO A FIN DE QUE EN EL TÉRMINO DE SESENTA DÍAS NATURALES POSTERIORES A LA FECHA DE APROBACIÓN DEL PRESENTE DICTAMEN, CONVOQUE MEDIANTE INVITACIÓN EXPRESA A LAS PERSONAS INTEGRANTES DEL COMITÉ MUNICIPAL DE SALUD MENTAL Y ADICCIONES (COMSA) DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, PARA SU INSTALACIÓN CORRESPONDIENTE.

**CUARTO.** EL COMITÉ MUNICIPAL DE SALUD MENTAL Y ADICCIONES (COMSA) ELABORARÁ, UNA VEZ INSTALADO, SUS LINEAMIENTOS DE CARÁCTER INTERNO, EN EL QUE SE ESTABLECERÁN LAS BASES DE SU ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO, ASÍ COMO SU PLAN ANUAL DE TRABAJO.

**QUINTO.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DEL COMITÉ MUNICIPAL DE SALUD MENTAL Y ADICCIONES (COMSA) DESEMPEÑARÁN SU CARGO DE MANERA HONORÍFICA, POR LO TANTO, NO RECIBIRÁN RETRIBUCIÓN NI EMOLUMENTO ALGUNO, NO GENERANDO A FUTURO NINGÚN TIPO DE DERECHO LABORAL, CIVIL, ADMINISTRATIVO O CUALQUIER OTRO, SIENDO RESPONSABLES LEGALMENTE DE LOS ACTOS REALIZADOS EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES.

**SEXTO.** SE INSTRUYE A LA SECRETARÍA DE AYUNTAMIENTO PARA QUE, EN EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES, NOTIFIQUE EL CONTENIDO DEL PRESENTE DICTAMEN A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS QUE CONFORMAN LA PRESENTE ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL, PARA QUE SE IMPONGAN DE SU CONTENIDO.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 10 DE FEBRERO DE 2026.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE SALUBRIDAD Y ASISTENCIA PÚBLICA DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CC. MARÍA MARINA BLANCO PÉREZ, PRESIDENTE, *RÚBRICA*; BLANCA JIMÉNEZ CASTILLO, VOCAL, *RÚBRICA*; RAQUEL ZACATZI FRAGOSO, VOCAL, *RÚBRICA*; JOSÉ LUIS CARRANZA MAGALLANES, VOCAL, *RÚBRICA*; Y ANA ISABEL FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, VOCAL, *RÚBRICA* “CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO”.

DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA LA CREACIÓN E INTEGRACIÓN DE LA COMISIÓN MUNICIPAL INTERINSTITUCIONAL PARA COMBATIR, PREVENIR Y ERRADICAR EL TRABAJO INFANTIL (CITI) DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA.

## SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 12 DE MARZO DE 2026

Quienes suscriben, C. Luz María Díaz Zaldívar, Presidenta; Miguel Ángel Chantes Cuamani, Vocal; Blanca Jiménez Castillo, Vocal; Erik Navarro Acevedo, Vocal; y Alfonso Sobero Ponce de León, Vocal; integrantes de la Comisión de Bienestar, Grupos Vulnerables, Personas con Discapacidad y Juventud, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1º, 4º, 115 fracción II y 123 apartado A, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 173 y 175 de la Ley Federal del Trabajo; artículos 3, 13, 47, fracciones V, VI y VII de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes; artículos 103 y 105 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; así como los artículos 2, 3, 77, 78, 84, 92 fracciones I, V y VII, 94, 96 fracción VII, 141 fracción II, 194 y 206 fracción V de la Ley Orgánica Municipal; sometemos a la consideración de este Honorable Cuerpo Colegiado el presente **Dictamen por el que se aprueba la creación e integración de la Comisión Municipal Interinstitucional para Combatir, Prevenir y Erradicar el Trabajo Infantil (CITI) del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla**, al tenor de los siguientes:

### ANTECEDENTES

**PRIMERO.** El trabajo infantil es una problemática social que vulnera los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes, al interferir con su desarrollo integral, limitar su acceso a la educación y exponerlos a riesgos físicos, emocionales y sociales. Esta práctica contribuye a la reproducción de condiciones de desigualdad y exclusión social, afectando de manera negativa el desarrollo sostenible de las comunidades.

**SEGUNDO.** En el ámbito internacional, el Estado mexicano ha asumido compromisos relevantes para la protección de los derechos de la niñez, entre los que destacan la **Convención sobre los Derechos del Niño**, así como los **Convenios 138 y 182 de la Organización Internacional del Trabajo**, que establecen la edad mínima para la admisión al empleo y la prohibición de las peores formas de trabajo infantil. Estos instrumentos obligan a las autoridades a implementar acciones encaminadas a la prevención, atención y erradicación del trabajo infantil.

**TERCERO.** A nivel nacional, la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, la **Ley Federal del Trabajo** y la **Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes** prohíben el trabajo infantil y reconocen el derecho de la niñez a un desarrollo integral, a la educación, a la salud y a vivir en condiciones de bienestar. Asimismo, dichas disposiciones establecen la corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno para garantizar la protección efectiva de estos derechos.

**CUARTO.** El **Estado de Puebla** cuenta con un marco normativo orientado a la protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes, el cual reconoce la obligación de las autoridades municipales de prevenir y atender situaciones que vulneren dichos derechos, incluyendo el trabajo infantil, especialmente en actividades económicas informales.

**QUINTO.** En el contexto del **municipio de San Andrés Cholula**, el crecimiento urbano, la actividad comercial y de servicios, así como ciertas condiciones socioeconómicas, pueden propiciar la participación de niñas, niños y adolescentes en actividades laborales, particularmente en espacios públicos y comercios informales. Esta situación hace necesario reforzar las acciones institucionales para prevenir y erradicar el trabajo infantil, así como para atender sus causas estructurales.

Por lo anterior, resulta fundamental que el **Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla**, impulse y fortalezca políticas públicas, programas y acciones interinstitucionales orientadas al **combate, prevención y erradicación del trabajo infantil**, garantizando el interés superior de la niñez y promoviendo su desarrollo integral en un entorno seguro y libre de explotación.

**SEXTO.** Que con fecha **05 de septiembre** de 2025, ingresó a través de la Oficialía de Partes de la Secretaría del Ayuntamiento del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, el oficio número DGAJEPL/5181/2025, suscrito por Laura Guadalupe Vargas, Diputada Presidenta, y Julio Miguel Huerta Gómez, Diputado Vicepresidente, ambos del Honorable Congreso del Estado de Puebla, mediante el cual se exhorta a este Ayuntamiento a integrar la Comisión Municipal Interinstitucional para Combatir, Prevenir y Erradicar el Trabajo Infantil (CITI), con el propósito de coordinar acciones para prevenir, combatir y erradicar el trabajo en menores de edad, así como proteger a las y los adolescentes trabajadores en edad permitida.

### CONSIDERANDOS

- I. Que, el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las autoridades, en el ámbito de su competencia, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.
- II. Que, los artículos 1o. y 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establecen que en todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará por el interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Por lo que, los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral.
- III. Que, en términos de lo dispuesto en los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 103 párrafo primero de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, y 3 de la Ley Orgánica Municipal, los municipios están investidos de personalidad jurídica, manejan su patrimonio conforme a la ley, y administrarán libremente su hacienda, la cual se formará de los rendimientos de los bienes que les pertenezcan, así como de las contribuciones y otros ingresos que la Legislatura del Estado establezca a favor de aquéllos.
- IV. Que, el artículo 123, apartado A, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos prohíbe la utilización del trabajo de menores de quince años.
- V. Que, el artículo 3 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes dispone la concurrencia de los tres órdenes de gobierno para el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas públicas en materia de ejercicio, respeto, protección y promoción de los derechos de los mismos, garantizando su bienestar.
- VI. Que, el artículo 13 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes establece el principio del interés superior de la niñez como criterio rector de todas las decisiones y políticas públicas.

- VII. Que, el artículo 47, fracciones V, VI y VII de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes obliga a prevenir y atender el trabajo infantil, la explotación laboral y las peores formas de trabajo infantil.
- VIII. Que, los artículos 173 y 175 de la Ley Federal del Trabajo establecen la vigilancia especial del trabajo de menores y prohíben su participación en actividades peligrosas, insalubres o que afecten su desarrollo.
- IX. Que, el artículo 105 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla establece que la administración pública municipal será centralizada y descentralizada, pudiendo crearse entidades para cumplir los fines del gobierno municipal.
- X. Que, conforme a lo señalado por los artículos 105, fracción III, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 78 fracciones I, IV y 84 de la Ley Orgánica Municipal entre las atribuciones de los Ayuntamientos se encuentra la de cumplir y hacer cumplir, en los asuntos de su competencia, las leyes, decretos y disposiciones de observancia general de la Federación y del Estado, así como de los ordenamientos municipales; expedir, de acuerdo con las leyes en materia Municipal que emita el Congreso del Estado, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal, llevando a cabo el respectivo proceso reglamentario.
- XI. Que, el 30 de julio de 2020 se instaló la **Comisión para** Combatir, Prevenir y Erradicar el Trabajo Infantil en el Estado de Puebla.
- XII. Que, el Municipio Libre es base de la división territorial y de la organización política y administrativa del Estado, conforme al artículo 2 de la Ley Orgánica Municipal.
- XIII. Que, los acuerdos de los Ayuntamientos se toman por mayoría de votos del Presidente Municipal, Regidores y Síndico, conforme al artículo 77 de la Ley Orgánica Municipal.
- XIV. Que, conforme a lo establecido por el artículo 92, fracciones I, V y VII, de la Ley Orgánica Municipal, son facultades y obligaciones de los Regidores, ejercer la debida inspección y vigilancia, en los ramos a su cargo, dictaminar e informar sobre los asuntos que le encomiende el Ayuntamiento, así como formular las propuestas de ordenamientos en asuntos municipales, y promover todo lo que crean conveniente al buen servicio público, entre ello, está la de presentar al Cabildo las propuestas de cualquier norma general, puntos de acuerdo y cualquier tema de su interés; así como el de vigilar el estricto cumplimiento de las disposiciones normativas aplicables.
- XV. Que, es preocupación de este Honorable Ayuntamiento promover el desarrollo integral del municipio mediante la participación de los diversos sectores sociales.
- XVI. Que, el trabajo infantil constituye un obstáculo para el desarrollo integral de niñas, niños y adolescentes.

## FUNCIONES DE LA COMISIÓN

La Comisión Municipal Interinstitucional para Combatir, Prevenir y Erradicar el Trabajo Infantil (CITI) tendrá las siguientes funciones:

- I. Elaborar un diagnóstico municipal sobre trabajo infantil;
- II. Diseñar y coordinar políticas públicas y programas de prevención y erradicación del trabajo infantil;
- III. Implementar acciones de capacitación a servidores públicos y autoridades auxiliares;

- IV. Desarrollar acciones de difusión y sensibilización dirigidas a la población;
- V. Proponer estrategias y mecanismos de vigilancia;
- VI. Coordinar esfuerzos entre los órdenes de gobierno y la sociedad civil, y
- VII. Exhortar a empleadores y sectores productivos al cumplimiento de la normatividad laboral.

## INTEGRACIÓN DE LA COMISIÓN

La Comisión estará integrada por una Presidencia, una **Coordinación**, una Secretaría Técnica, Vocalías e invitados permanentes, conforme a la siguiente estructura:

1. Persona titular de la Presidencia Municipal, como persona que preside el grupo;
2. Persona que preside la **Comisión de Bienestar, Grupos Vulnerables, Personas con Discapacidad y Juventud**, como coordinadora;
3. Una secretaria técnica a cargo del **Sistema de Protección Integral de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes**;
4. Persona que funge como Presidente de la Comisión de **Gobernación, Justicia, Seguridad Ciudadana y Protección Civil**, como vocal;
5. Persona que preside la Comisión de **Desarrollo Urbano, Ecología, Medio Ambiente, Infraestructura y Servicios Públicos**, como vocal;
6. Persona que preside la **Comisión de Salubridad y Asistencia Pública**, como vocal;
7. Persona que preside la **Comisión de Igualdad Sustantiva de Género**, como vocal;
8. Persona que preside la **Comisión de Participación Ciudadana**, como vocal;
9. Persona que preside la **Comisión de Migración**, como vocal;
10. Persona que preside la **Comisión de Turismo**, como vocal;
11. Persona titular de la **Dirección General del Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia**, como vocal;
12. La persona titular de la **Secretaría de Desarrollo Económico y Sector Agropecuario**;
13. Persona titular de la **Dirección de Educación de la Secretaría del Bienestar**, y
14. Persona Titular de la **Dirección de Prevención del Delito y Atención a Víctimas de la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana** como vocal.

### Invitados permanentes

15. Presidente de una Junta Auxiliar, inspectoría o delegación;
16. Representante del sector empresarial;
17. Representante del sistema educativo de nivel superior o media superior, y
18. Representante de la sociedad civil.

## FACULTADES GENERALES DE LA COMISIÓN

- I. Incorporar en la conformación de la Comisión como invitadas e invitados permanentes a diferentes agentes sociales como instituciones educativas, sindicatos, **sector empresarial**, asociaciones civiles y organizaciones juveniles, quienes ejercerán sus funciones de manera honorífica, por lo que no recibirán retribución o emolumento alguno.
- II. La **Comisión** aprobará su reglamento **interior** y las modificaciones inherentes.
- III. La Comisión tendrá un calendario anual de sesiones ordinarias, el cual someterá a consideración de la propia Comisión, así como sesiones extraordinarias las veces que fuera necesario.

- IV. La Comisión elaborará un plan anual de trabajo que presentará después de la instalación, el cual tendrá que enviar a la Secretaría de Desarrollo Económico y Trabajo del Gobierno del Estado de Puebla de manera trimestral.

Los acuerdos que se tomen en sesión serán válidos cuando participen en ella la mitad más uno de sus integrantes.

Por lo expuesto, fundado y motivado en todos y cada uno de los considerandos del presente instrumento, se pone a consideración de este Honorable Cuerpo Colegiado el siguiente:

### DICTAMEN

**PRIMERO.** Se aprueba la creación e integración de la “Comisión Municipal Interinstitucional para Combatir, Prevenir y Erradicar el Trabajo Infantil (CITI)”, del municipio de San Andrés Cholula, Puebla, como un órgano colegiado, de carácter permanente cuyo objeto es el de coordinar políticas y acciones para prevenir y erradicar el trabajo infantil y la protección de las y los adolescentes trabajadores en edad permitida, así como diseñar y dar seguimiento a políticas públicas, programas y acciones que deben llevarse anualmente, de acuerdo con su ámbito de competencia.

**SEGUNDO.** Se instruye a la Secretaría Ejecutiva del Sistema de Protección Integral de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en su carácter de Secretaria Técnica, para que convoque a la instalación de la Comisión dentro de los sesenta días naturales posteriores a la aprobación del presente dictamen.

**TERCERO.** Una vez instalada, la Comisión elaborará su Reglamento Interior y su Plan Anual de Trabajo.

**CUARTO.** Las personas integrantes desempeñarán su cargo de manera honorífica, sin generar derechos laborales.

**QUINTO.** Se instruye a la Secretaría del Ayuntamiento para que informe el presente, a las dependencias y entidades que integran el Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, para efectos de iniciar los trabajos de su competencia con quienes presiden e integran esta comisión permanente.

### TRANSITORIO

**ÚNICO.** El funcionamiento de la Comisión y la publicación de su Reglamento Interno estarán sujetos a la disponibilidad presupuestal del Honorable Ayuntamiento.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 10 DE MARZO DE 2026.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE BIENESTAR, GRUPOS VULNERABLES, PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y JUVENTUD DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CC. LUZ MARÍA DÍAZ ZALDIVAR, PRESIDENTE, *RÚBRICA*; BLANCA JIMÉNEZ CASTILLO, VOCAL, *RÚBRICA*; MIGUEL ÁNGEL CHANTES CUAMANI, VOCAL, *RÚBRICA*; ERIK NAVARRO ACEVEDO, VOCAL, *RÚBRICA*; Y ALFONSO SOBERO PONCE DE LEÓN, VOCAL, *RÚBRICA* “CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO”.

DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA EL HERMANAMIENTO QUE CELEBRA POR UNA PARTE EL MUNICIPIO DE IZAMAL, YUCATÁN, Y EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA.

## SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 12 DE MARZO DE 2026

LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE TURISMO DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA PUEBLA, C. ERIK NAVARRO ACEVEDO, PRESIDENTE, C. LUZ MARÍA DÍAZ ZALDÍVAR, VOCAL, C. JOSÉ CHARBEL ESTEFAN LÓPEZ, VOCAL, C. BLANCA JIMÉNEZ CASTILLO, VOCAL, Y MIGUEL ÁNGEL CHANTES CUAMANI, VOCAL, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 115, FRACCIONES I Y II, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 102, 103 Y 105 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA; 78 FRACCIONES XV, LXXII, 92 FRACCIONES I, III, IV, V, VII Y IX, 94, 95, 225 Y 226 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL, SOMETEMOS AL ANÁLISIS Y APROBACIÓN DE ESTE HONORABLE CUERPO COLEGIADO, EL **DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA EL HERMANAMIENTO QUE CELEBRA POR UNA PARTE EL MUNICIPIO DE IZAMAL, YUCATÁN, Y EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA**, A EFECTO DE ESTABLECER UN INSTRUMENTO DE COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL, EL CUAL ESTABLECE VÍNCULOS ENTRE AMBOS TERRITORIOS BASADO EN EL RESPETO MUTUO Y EL INTERÉS COMPARTIDO PARA LA PROMOCIÓN CULTURAL Y TURÍSTICA DE AMBOS TERRITORIOS.

### ANTECEDENTES

**PRIMERO.** Que los municipios de Izamal, Yucatán y San Andrés Cholula, Puebla comparten un profundo legado cultural e histórico que los hermana a través de elementos visuales comunes en sus costumbres y tradiciones, cosmovisión indígena, arte popular y arraigo a sus raíces prehispánicas, destacando su relevancia como centros importantes en el mundo indígena mesoamericano e identidad religiosa como legado permanente entre la población.

**SEGUNDO.** Que el Municipio de Izamal, Yucatán tiene herencia de la gran cultura maya que permanece viva a pesar del correr de los tiempos, mientras que San Andrés Cholula fue un bastión del señorío prehispánico de Cholula, una de las ciudades sagradas más antiguas de América. Esta conexión con el mundo indígena se refleja en sus celebraciones, usos lingüísticos y prácticas comunitarias, especialmente en cuanto a la visibilidad del mestizaje a través de la construcción de templos sobre basamentos piramidales teniendo casos únicos en el país como el existente con el Santuario de los Remedios sobre el antiguo “Citlaltépetl” y el complejo conventual franciscano de San Antonio de Padua construido sobre el antiguo templo de Pop-Hol-Chac.

**TERCERO.** Que dentro de sus características similares entre otras se encuentran ser destinos de turismo religioso, dado que el sincretismo entre lo indígena y lo católico es evidente en ambos municipios; sus celebraciones como “La Vaquería” en torno a la fiestas de la Virgen de la Concepción de Izamal y las festividades en torno a la “Virgen de los Remedios” en San Andrés Cholula son ejemplos vivos de esta fusión cultural, donde la devoción, el arte efímero (como los tapetes de aserrín o alfombras florales) y la participación comunitaria son ejes centrales de los ciclos festivos en ambas localidades.

## CONSIDERANDOS

- I. Que, el Municipio Libre constituye la base de la división territorial y de la organización política y administrativa del Estado, el cual está investido de personalidad jurídica propia y cuenta con la facultad de manejar su patrimonio conforme a la Ley, según disponen los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 103 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla y 3 de la Ley Orgánica Municipal.
- II. Que, los artículos 115 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 102 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla establecen que cada Municipio será gobernado por un Ayuntamiento de elección popular directa, integrado por un Presidente o Presidenta Municipal y el número de regidurías y sindicaturas que la ley determine, de conformidad con el principio de paridad, por lo que se aduce que los acuerdos que se sostengan en el presente Dictamen tendrán absoluta validez.
- III. Asimismo, el artículo 78 fracción XVIII de la Ley Orgánica Municipal establece como atribuciones de los Ayuntamientos el promover cuanto estime conveniente para el progreso económico, social y cultural del Municipio a través de los diversos medios de cooperación que se llegasen a ejecutar.  

De lo anterior, se advierte que a través del Proyecto de Hermanamiento planteado podrán llevarse a cabo acciones y estrategias que permitan impulsar la economía de ambos Municipios, así como desarrollar actividades a favor del sector social y que fomenten las actividades culturales, ya que la similitud entre ambos propiciará generar intercambios efectivos, así como una comparativa específica que generará realizar nuevas estrategias de innovación en San Andrés Cholula, dando cabal cumplimiento al diverso que se señala en el párrafo que antecede.
- IV. Que el documento que se somete a consideración no compromete de manera negativa a ambos Ayuntamientos, toda vez que existe el compromiso de ambas partes de salvaguardar sus respectivas competencias, respetando en todo momento su autonomía de gestión, así como su normatividad y directrices internas, mismas que prevalecerán en todo momento, salvaguardando la certeza jurídica de los habitantes de sus respectivos Municipios.
- V. Que el Dictamen propuesto no compromete de manera negativa a la Hacienda Pública Municipal, toda vez que en caso de que los programas, Acuerdos específicos, o cualquier otro de los medios de cooperación requieran recursos materiales o financieros para su debida ejecución, acordarán lo conducente a efecto de que sean ejecutados con sus respectivos presupuestos y disponibilidad de conformidad con lo dispuesto por su legislación aplicable.
- VI. Que el H. Ayuntamiento del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, estableció dentro del Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027 el Programa 17. San Andrés Cholula, destino turístico el cual tiene como objetivo específico posicionar al Municipio como un destino turístico con presencia nacional e internacional, a través de la promoción estratégica de la cultura, la historia, las artes y el turismo religioso, impulsando la reactivación del turismo local.

- VII. Que, San Andrés Cholula, Puebla es un Municipio con una enorme riqueza turística, basada en sus costumbres y tradiciones, así como en sus expresiones culturales que se traducen en su arquitectura diversa, su gastronomía y su majestuosa zona arqueológica, misma que es parte de su patrimonio cultural; siendo importante destacar que actualmente para el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, el turismo representa una de las principales industrias de desarrollo económico y, con el paso de los años se ha logrado consolidar a lo largo y ancho del territorio, gracias a los esquemas de trabajo colaborativo entre actores sociales, la academia y los sectores público y privado.
- VIII. Que, tras convivir con la Delegación de Izamal, Yucatán durante el Tianguis Turístico realizado este 2026, la Secretaría de Cultura y Turismo de San Andrés Cholula, Puebla junto con el Presidente de la Comisión de Turismo, decidieron realizar un hermanamiento con Izamal, Yucatán, debido a su gran valor cultural y ricas tradiciones que existen entre ambos.
- IX. Que, tanto el Municipio de Izamal, Yucatán y el Municipio de San Andrés Cholula guardan diversas similitudes, pues son considerados destinos turísticos de alto impacto y que cuentan con la denominación de **“Pueblo Mágico”**, compartiendo un profundo legado cultural e histórico que los hermana a través de elementos comunes en sus costumbres y tradiciones, cosmovisión indígena, arte popular y arraigo a sus raíces prehispánicas, destacando su relevancia como centros importantes en el mundo indígena mesoamericano.
- X. Por esta razón para el H. Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, es esencial establecer lazos de hermanamiento con destinos que guarden similitudes en cuestiones geográficas, naturales, culturales y de entretenimiento que abran un abanico de posibilidades y oportunidades en beneficio de los habitantes de ambos municipios.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, tenemos a bien someter a consideración de este Honorable Cabildo el siguiente:

### DICTAMEN

**PRIMERO.** EL HONORABLE CABILDO DEL H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, TIENE A BIEN APROBAR EL **“HERMANAMIENTO QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL MUNICIPIO DE IZAMAL, YUCATÁN, Y EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA,** A EFECTO DE CREAR Y ESTABLECER MECANISMOS DE APOYO Y COOPERACIÓN, ASÍ COMO GENERAR LAZOS DE VINCULACIÓN EFECTIVOS Y ALIANZAS ESTRATÉGICAS ENTRE AMBOS ENTES PÚBLICOS, BUSCANDO EN TODO MOMENTO EL BIENESTAR Y PROGRESO DE LAS FAMILIAS, ASÍ COMO LA PROMOCIÓN CULTURAL Y TURÍSTICA Y QUE SE TRADUZCA EN UN FUTURO PRÓSPERO PARA AMBOS MUNICIPIOS, CON LA FINALIDAD DE QUE DICHA PROPUESTA SEA REMITIDA AL MUNICIPIO DE IZAMAL, YUCATÁN PARA SU DEBIDA DISCUSIÓN Y APROBACIÓN.

**SEGUNDO.** SE INSTRUYE A LA COORDINACIÓN EJECUTIVA DE PRESIDENCIA DEL H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, A REALIZAR TODAS LAS ACCIONES Y GESTIONES PERTINENTES PARA REMITIR EL PROYECTO DE HERMANAMIENTO RESPECTIVO A LAS AUTORIDADES DEL MUNICIPIO DE IZAMAL, YUCATÁN PARA SU DEBIDA DISCUSIÓN Y UNA VEZ APROBADO, SE REALICEN LAS GESTIONES PERTINENTES PARA SU DEBIDA SUSCRIPCIÓN.

**TERCERO.-** SE INSTRUYE A LA SECRETARÍA DE CULTURA Y TURISMO DEL H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA PARA QUE UNA VEZ FIRMADO EL ACUERDO DE HERMANAMIENTO RESPECTIVO, SE REALICEN LAS ACCIONES CORRESPONDIENTES PARA SU CUMPLIMIENTO.

**CUARTO.** SE INSTRUYE A LA SECRETARÍA DEL AYUNTAMIENTO PARA QUE NOTIFIQUE EL PRESENTE DICTAMEN A LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL INVOLUCRADAS, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA EJECUTEN Y REALICEN TODAS Y CADA DE LAS ACCIONES INHERENTES A SU CUMPLIMIENTO.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 10 DE MARZO DE 2026.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE TURISMO DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CC. ERIK NAVARRO ACEVEDO, PRESIDENTE, *RÚBRICA*; BLANCA JIMÉNEZ CASTILLO, VOCAL, *RÚBRICA*; MIGUEL ÁNGEL CHANTES CUAMANI, VOCAL, *RÚBRICA*; LUZ MARÍA DÍAZ ZALDÍVAR, VOCAL, *RÚBRICA*; Y JOSÉ CHARBEL ESTEFAN LÓPEZ, VOCAL, *RÚBRICA* “CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO”.

DECRETO DE EXPROPIACIÓN DE LA SUPERFICIE DE 34,160.169 METROS CUADRADOS, UBICADOS EN LA JUNTA AUXILIAR DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA DENOMINADA: “PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA.”.

## SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 24 DE MARZO DE 2026

Quienes suscriben los CC. Miguel Ángel Chantes Cuamani, Presidente; Lidia Isela Cuaya Osorio, Vocal; Raquel Zacatzi Fragoso, Vocal; Ana Isabel Fernández Hernández, Vocal; José Luis Carranza Magallanes, Vocal; integrantes de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ecología, Medio Ambiente, Infraestructura y Servicios Públicos; con fundamento en los artículos 14, segundo párrafo, 16 primer párrafo, 27 párrafos segundo, tercero, décimo fracción VI, décimo primero, y 115, primer párrafo, fracción III, inciso g), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 104, primer párrafo, inciso g), 105, primer párrafo, fracción III, fracción IV, inciso a) y d) y 122 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 1 primer párrafo, 2 primer y segundo párrafos fracción II, 3, 4 primer párrafo, fracción II primer y segundo párrafo, 5 fracciones I y II de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla; 78, primer párrafo, fracción XXII, 92 fracciones I, III, IV y VII de la Ley Orgánica Municipal, se somete a consideración de este H. Cabildo, el Decreto de Expropiación de la superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla para la construcción de la obra denominada: “PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA.”; al tenor de los siguientes:

### ANTECEDENTES

- I. Que, con fecha veintiséis de septiembre de dos mil veinticinco, mediante Sesión de Cabildo, se llevó a cabo el reconocimiento como vialidad pública del “Corredor Radial a Cuayantla”.
- II. Que, con fecha dieciocho de diciembre de dos mil veinticinco, en Sesión Extraordinaria de Cabildo, el Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, emitió el ACUERDO de Declaratoria de Utilidad Pública, respecto de la superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, para la construcción de la obra denominada: “PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA”.

- III. Que, el Acuerdo de Cabildo del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, de fecha dieciocho de diciembre de dos mil veinticinco, por el que se emitió la Declaratoria de Utilidad Pública, respecto de la superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, para la construcción de la obra denominada: "PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA"; fue publicado tanto en el Periódico Oficial del Estado, así como en el diario denominado el Sol de Puebla, lo que aconteció el día trece de enero de dos mil veintiséis, quedando publicado por cuanto hace en el Periódico Oficial del Estado en el TOMO DCIX, NÚMERO 8, TERCERA SECCIÓN, y en el diario denominado el Sol de Puebla, en el testigo de fecha MARTES 13 DE ENERO DEL 2026/AÑO LXXXI/NO.27922/ORGANIZACIÓN EDITORIAL MEXICANA.
- IV. Que la Declaratoria de Utilidad Pública, se publicó por segunda ocasión en el Periódico Oficial del Estado, el día veinte de enero de dos mil veintiséis, quedando publicado en el TOMO DCIX, NÚMERO 13, SECCIÓN QUINTA.
- V. Conforme a lo dispuesto en los artículos 4 último párrafo, 5, 6, 8 y 9 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, la Sindicatura Municipal, aperturó el expediente SM/EXPROPIACIÓN/01/2025, lo anterior, con la finalidad de tramitar, substanciar y resolver el procedimiento señalado por Ley.
- VI. En el aludido expediente, mediante acuerdo de fecha veintidós de enero de dos mil veintiséis, se **CERTIFICÓ** que el plazo de doce días hábiles que marca la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, para que los interesados manifestaran ante la Autoridad Expropiante lo que a su derecho convenga y presenten pruebas, transcurriría del día **VEINTIUNO DE ENERO PARA FENECER EL DÍA SEIS DE FEBRERO DE DOS MIL VEINTISÉIS**, siendo inhábiles por ser sábados y domingos los días veinticuatro, veinticinco y treinta y uno de enero, así como el uno de febrero, todos del dos mil veintiséis; dos de febrero de dos mil veintiséis, por ser el primer lunes de febrero en conmemoración del 5 de febrero, día de descanso obligatorio en términos del artículo 74 fracción II, de la Ley Federal del Trabajo.
- VII. Por acuerdo de fecha nueve de febrero de dos mil veintiséis, dictado en el expediente SM/EXPROPIACIÓN/01/2025 de los de la Sindicatura Municipal, se certificó que dentro del plazo legal de doce días hábiles que establece la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, ningún interesado ejerció su derecho para manifestarse y ofrecer pruebas, respecto del Acuerdo de Cabildo del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, de fecha dieciocho de diciembre de dos mil veinticinco, por el que se emitió la Declaratoria de Utilidad Pública, respecto de la superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, para la construcción de la obra denominada: "PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA".

En consecuencia, se declaró la preclusión de tal derecho procedimental, por lo que resultó innecesario agotar etapas procedimentales subsecuentes al no existir materia de controversia. Por consiguiente, se turnó el expediente al Síndico Municipal, a efecto de emitir la resolución que en su caso CONFIRME, MODIFIQUE O REVOQUE la declaratoria de utilidad pública.

- VIII. Es así que, con fecha diez de febrero de dos mil veintiséis, el Síndico Municipal emitió un acuerdo, en el que con fundamento en los artículos 4 fracción II, 5 fracción V y 6 fracción II, de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla; 100 fracciones V y XI, de la Ley Orgánica Municipal; 10, 11 y 12 del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal del Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla; 1, 2, 4, 7, 9 fracciones II y XV, 17 y 18, del Reglamento Interior de la Sindicatura Municipal del Honorable Ayuntamiento del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla; se declaró **COMPETENTE** para emitir la resolución correspondiente y **CONFIRMÓ LA DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA** respecto a la citada superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, para la construcción de la obra denominada: "PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA".

## CONSIDERANDOS

- I. Que, el artículo 4º penúltimo párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- II. Que, el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus párrafos segundo y décimo fracción VI, establecen que las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización; asimismo, las entidades federativas, lo mismo que los municipios de toda la República, tendrán plena capacidad para adquirir y poseer todos los bienes raíces necesarios para los servicios públicos que se brinden.
- III. Que, si bien es cierto que, los artículos 14, 16 y 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconocen como derecho fundamental el de propiedad privada, la propia Norma Fundamental, como ocurre con casi todos los derechos fundamentales, lo delimita, fijando su contenido y sus fronteras, a fin de garantizar otros bienes o valores constitucionales, como son el bien común o el respeto al ejercicio de los derechos de los demás integrantes de la sociedad. Las limitaciones a los derechos fundamentales sólo pueden establecerlas la propia Constitución o bien, autorizar al legislador para hacerlo en determinados casos, pero sin que afecte la esencia del derecho, ni impida su ejercicio.
- IV. Que, tratándose del derecho de propiedad, la Constitución le impone como limitación su función social, toda vez que, de acuerdo con el propio numeral 27, el Estado puede imponer MODALIDADES A LA PROPIEDAD POR CAUSAS DE INTERÉS PÚBLICO O BIEN COMÚN, por ser objeto de expropiación debido a causas de utilidad pública y, por tanto, es el Texto Fundamental el que delimita el derecho de propiedad, en aras del interés colectivo, por lo que es claro que ese derecho no es oponible frente a la colectividad, sino que, por el contrario, en caso de ser necesario debe privilegiarse a esta última sobre el derecho de propiedad privada del individuo, en los términos que dispone expresamente la Norma Fundamental.

- V. Que, la expropiación se constituye como un acto de carácter administrativo mediante el cual se priva a los particulares de la propiedad de un bien inmueble, en aras del interés, necesidad o utilidad social, es decir; se trata de una figura a través de la cual el Estado logra determinados fines relacionados con el interés colectivo, por lo que la limitación al derecho de propiedad no resulta ser un acto arbitrario de la autoridad, en virtud, de la indemnización que conforme a derecho corresponde; por lo que la expropiación “*per se*”, es un acto de autoridad que de manera constitucional y legal permite la limitación del derecho de propiedad privada en aras del beneficio común.
- VI. Que, los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 103, 105 fracciones I y III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla establecen que los municipios están investidos de personalidad jurídica, tienen un patrimonio propio que los Ayuntamientos manejarán conforme a la ley, y que además cuentan con facultades para expedir de acuerdo con las bases normativas que establezcan las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, así como los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones.
- VII. Que, la fracción III, inciso g) y fracción V, inciso a), del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como el inciso g) del artículo 104 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, disponen que los municipios tendrán a su cargo, entre otras funciones y servicios públicos las calles, parques y jardines y su equipamiento; así también que el municipio estará facultado para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.
- VIII. Que, el artículo 2, fracción II de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, establece que, se entiende por utilidad pública las causas que satisfacen las necesidades sociales y económicas que comprenden entre otras, la pública propiamente dicha, cuando el bien expropiado se destina directamente a un servicio u obra públicos; y que las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública, siendo entre otras, la apertura, prolongación, ampliación, alineamiento o mejoramiento de avenidas, calles, calzadas, andadores, puentes, bulevares, túneles, caminos y carreteras, así como toda vía que tienda a facilitar el tránsito en general, urbano, suburbano y rural, entre dos o más poblaciones.
- IX. Que, el artículo 3 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, señala que previa declaración del Ejecutivo del Estado o del Ayuntamiento del municipio, según el caso, dentro de cuya jurisdicción se encuentre comprendido el caso de utilidad pública, procederá la expropiación, la ocupación temporal, total o parcial, o la simple limitación de los derechos de dominio para los fines que se establezcan en la propia declaratoria.
- X. Que, la declaración de utilidad pública corresponde en términos del artículo 4, fracción II, de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, al Ayuntamiento del municipio en que va a ejecutarse la obra de que se trata, cualquiera que ésta sea, siempre y cuando, se afecte exclusivamente al interés de los centros de población del mismo municipio.
- XI. Que, conforme a lo dispuesto por el artículo 984 del Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla, la propiedad es el derecho real que faculta a su titular para usar, gozar y disponer de un bien, con las limitaciones y modalidades que fijan las leyes; dichas limitaciones y modalidades se encuentran previstas en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

- XII. Que, de conformidad con lo establecido por las fracciones XVIII y XXII del artículo 78 de la Ley Orgánica Municipal, son atribuciones de los Ayuntamientos promover cuando estime conveniente para el progreso económico, social y cultural del municipio y acordar la realización de las obras públicas que fueren necesarias, así como declarar conforme a la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla; en los casos que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada y decretar su expropiación.
- XIII. Que, son facultades y obligaciones de los Regidores ejercer la debida inspección y vigilancia, en los ramos a su cargo; ejercer las facultades de deliberación y decisión de los asuntos que le competen al Ayuntamiento, y colaborar en la elaboración de los presupuestos de ingresos y egresos del municipio; formar parte de las comisiones, para las que fueren designados por el Ayuntamiento; formular al Ayuntamiento las propuestas de ordenamientos en asuntos municipales, y promover todo lo que crean conveniente al buen servicio público, de conformidad con el artículo 92 fracciones I, III, IV Y VII de la Ley Orgánica Municipal;
- XIV. Que, en términos de lo dispuesto por los artículos 152 fracción I, 154 fracción I y 157 de la Ley Orgánica Municipal, son bienes del dominio público municipal, los de uso común, en donde se comprenden entre otros los caminos, carreteras y puentes cuya administración esté a cargo del Ayuntamiento.
- XV. Que, con relación a los inmuebles destinados al uso común y a la prestación de servicios — como la vialidad objeto de mejora—, basta que cumplan con dicho fin para ser considerados *per se* bienes de dominio público. En consecuencia, formarán parte del patrimonio municipal de conformidad con el artículo 140 de la Ley Orgánica Municipal. Máxime cuando, como se ha explicado, la expropiación o afectación es un acto jurídico constitucional y legalmente reconocido para limitar el derecho de propiedad privada y mutar su régimen al de dominio público. Por lo tanto, para incorporar los inmuebles afectados al patrimonio municipal, resultó necesaria la previa declaratoria de utilidad pública y el posterior decreto expropiatorio.
- XVI. Que, la presente administración municipal tiene como una prioridad garantizar la seguridad de las familias sanandreseñas regulando la seguridad vial y la movilidad de las personas y los vehículos motorizados y no motorizados en la vía pública y así tener calles y vialidades seguras para todos los ciudadanos de este municipio.
- XVII. Que, entre las diversas obligaciones que tiene el Gobierno, la principal es la de mejorar las condiciones de vida de la población; asimismo modernizar el sistema vial que mejore las conexiones entre los diferentes núcleos urbanos del municipio y la zona metropolitana, y con ello abonar al bien común.
- XVIII. Que, en el Plan Municipal de Desarrollo de San Andrés Cholula, Puebla, 2024-2027 en el Programa 23 denominado “Infraestructura Urbana y Vial”, se establece como objetivo mejorar la conectividad y la movilidad en el municipio mediante la modernización vial fomentando el desarrollo ordenado y sostenible.
- XIX. Conforme a lo señalado, y considerando que subsiste la necesidad de utilidad pública, es que se encuentra transcurriendo el plazo de treinta días hábiles para la emisión del Decreto Expropiatorio que en derecho corresponde, lo anterior, al tenor del artículo 5, fracción VI, de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla.

XX. Que, para efectos de dar pleno cumplimiento al principio de certeza y seguridad jurídica, se hace la precisión de que, si bien dentro de las diversas constancias que integran el expediente administrativo así como en el presente Decreto de Expropiación se ha hecho referencia a la vía pública materia de este procedimiento mediante diversas denominaciones tales como “Avenida Cuayantla”, “Calle Cuayantla”, “Vialidad Cuayantla”, “Camino a Cuayantla” o términos análogos; todas estas nomenclaturas deben entenderse referidas única y exclusivamente a la obra denominada: “PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA”.

Por lo tanto, cualquier mención a dichas variantes no genera duda sobre la identidad de la vialidad pública ni de la acción urbanística, toda vez que se trata de la misma superficie de 34,160.169 metros cuadrados ubicada en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo, objeto del presente Decreto de Expropiación.

XXI. Que, el artículo 7 de la Ley de Expropiación establece que el Decreto de Expropiación contendrá:

### 1. UN EXTRACTO DE LA DECLARATORIA DE UTILIDAD.

Que tanto la declaratoria de causa de utilidad pública, así como el presente Decreto Expropiatorio se encuentran debidamente sustentados por los estudios jurídicos, económicos, sociales y técnicos correspondientes, los cuales fueron emitidos por las siguientes dependencias del Honorable Ayuntamiento del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla:

- Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable;
- Secretaría de Infraestructura;
- Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana; y
- Secretaría de Agua Potable, Drenaje y Alcantarillado.

Dichos estudios son del tenor siguiente:

## *SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE*

### *1) INTRODUCCIÓN*

*La historia nos ha enseñado que el ser humano requiere de trasladarse de un punto a otro, buscando mejorar su calidad de vida, generando así, elementos urbanísticos y arquitectónicos que permiten este traslado como es el caso de calles, calzadas, senderos, brechas o caminos.*

*Uno de los principales lugares donde se manifiesta la calidad de vida es en las calles, ya que son una parte importante para la movilidad y el traslado de la sociedad, siendo estas las encargadas de conectarnos entre nuestros hogares, centros religiosos, centros de entretenimiento, centros educativos y lugares de trabajo, las cuales deben cumplir con los principios básicos de equidad, seguridad, sostenibilidad y movilidad incluyente que faciliten el tránsito de jóvenes, mujeres, niños y adultos, caminando o en bicicleta, en vehículo privado o en transporte público, sin embargo, actualmente las vialidades existentes dentro del territorio municipal, fueron creadas, proyectadas y diseñadas dándoles prioridad a los vehículos motorizados, generando que el desplazamiento de los peatones sea con una infraestructura de baja calidad, una mayor desigualdad en calidad de vida, al trasladarse en vialidades ineficientes.*

Dentro del ordenamiento territorial, la **MOVILIDAD URBANA** se plantea como un **eje rector** y se considera un elemento de estructuración y articulación de las ciudades y regiones, con cada una de sus comunidades, pero también puede ser estudiada desde lo que representa, como es la conexión entre un punto A y un punto B, los tiempos de espera en el congestionamiento vial, los índices de contaminación, los incidentes de tránsito y sobre todo una mejor calidad de vida., en general estos elementos nos dictan las condiciones y características de cada zona, población o región.

Aunado a lo anterior, el Municipio de San Andrés Cholula se distingue por ser un municipio **incluyente**, siendo uno de los principales promotores del **uso de transportes alternativos**, implementando mejoramiento en la estructura vial al generar proyectos incluyentes y viables para generar una mejor calidad de vida.

El presente **Estudio Técnico de Proyecto** implica la conjunción de estudios y alternativas relativas a la morfología de la vialidad conocida como **“Corredor Radial a Cuayantla”**, en el cual se consideran las estrategias y líneas de acción que eviten efectos negativos en su diseño y operación, así mismo, la implementación de las políticas públicas en materia de movilidad urbana y accesibilidad universal como una herramienta eficiente y sustentable, logrando una propuesta optima que cumpla con los objetivos propuestos, siendo un referente para la movilidad del municipio.

## **2) ANTECEDENTES**

La **movilidad urbana** es una herramienta de planeación para lograr el desarrollo sustentable de las ciudades, comunidades y regiones, es decir, aunque la atención se centra en la calidad y la cantidad de los traslados, su impacto repercute en la organización del territorio, en la conectividad, la funcionalidad y la eficiencia urbana, en la competitividad de las ciudades y, sobre todo, en el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Para ello es muy necesario conocer la estructura con la que cuenta este espacio público y considerar lo siguiente:

- El ordenamiento del crecimiento urbano desmedido.
- La satisfacción con eficiencia y sustentabilidad, de las necesidades de traslado de la ciudadanía y de distribución de mercancías y servicios; y
- El diseño y construcción de la infraestructura que permita el traslado eficaz, confortable y seguro, y que contribuya a la calidad del medio ambiente.

La planeación de la movilidad no sólo es un componente de la planeación urbana, al contrario, se debe de considerar en todo momento de forma integral: **la gestión de la sección de las calles como un sistema complejo, los sistemas de transporte público y de carga; y la gestión del suelo.**

Las políticas públicas, para ser efectivas y estables en el tiempo, necesitan ser legítimas ante la ciudadanía y contar con su apoyo para darles factibilidad social. En este sentido, es primordial tomar en cuenta a los ciudadanos, pues éstos son expertos vivenciales, con intereses propios y reales. Su opinión debe ser incluida, tanto por apropiación como por sustentabilidad y por corresponsabilidad de las acciones contenidas en la planeación urbana.

*El contribuir de la ciudadanía al análisis de la situación actual por la que se encuentra esta vialidad, ayuda a señalar los resultados de distintos factores que intervienen en la innovación de este espacio impulsando la creación de una política pública que garantice el interés público, así como, hacer valer la normatividad existente, llevando a cabo la consolidación del mejoramiento de la infraestructura urbana del municipio, garantizando la accesibilidad universal, y potenciando a los peatones y ciclistas como principales protagonistas en el diseño de la vialidad.*

*En los últimos decenios se ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes, por lo que se necesita mejorar la planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sustentables, por lo tanto, la planeación urbana se constituye como un asunto toral dentro del municipio, puesto que con ella se tiene la pretensión de dar satisfacción de sus habitantes en puntos relativos a la propiedad, la habitabilidad, la movilidad y el medio ambiente. Por lo tanto, la planeación y el aspecto normativo deben ser dinámicos para considerar el avance científico y tecnológico aplicable al ámbito urbanístico y de la construcción.*

*Conforme la demografía del municipio crece, se requiere de una planeación en sus vialidades, con la aplicación de políticas públicas sostenibles y sustentables que garanticen el traslado de sus usuarios y de los bienes y servicios a los centros de población ya los puntos atractores de viaje, como son lugares de trabajo, escuelas y centros de recreación.*

*Y es aquí donde se centra el presente estudio, ya que a partir de lo anterior la principal respuesta que se ha dado es expandir la infraestructura enfocada a los **vehículos motorizados**, generando un círculo vicioso al propiciar un crecimiento desmedido y descontrolado de los desarrollos habitacionales y comerciales, y especulando sobre los usos y destinos de las zonas adyacentes.*

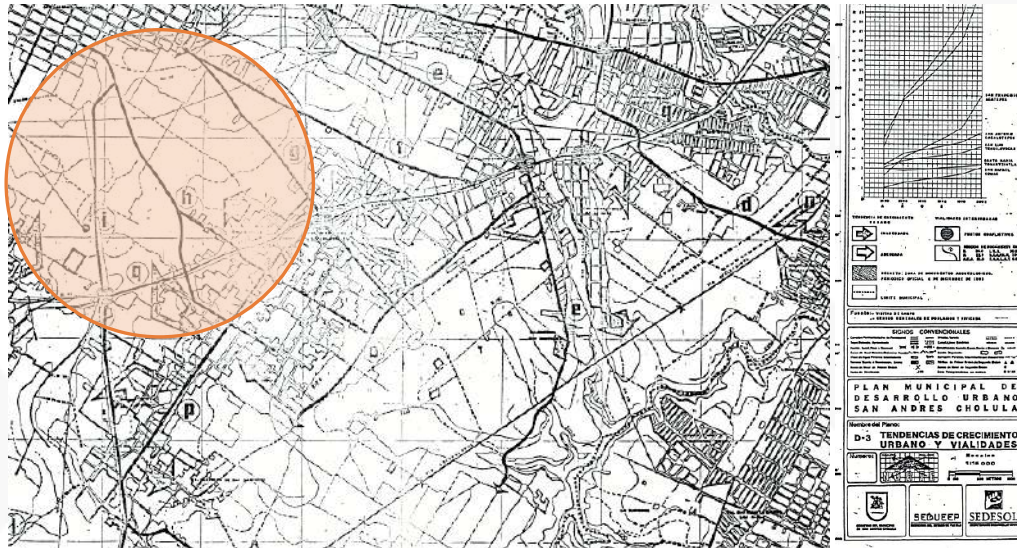
*El Municipio de San Andrés Cholula es considerado como un referente a nivel estatal y nacional en materia del **uso de transporte no motorizado** e identificado como **"Pueblo Biciletero"**, debido a que la mayoría de las actividades que se desarrollan en el son utilizando la bicicleta, desde pequeños que se dirigen a la escuela hasta personas de la tercera edad, siendo así, su principal medio de transporte.*

*Sin embargo, a lo largo de los años el diseño, proyección y planeación de las arterias principales del municipio ha potenciado el uso de **vehículos motorizados**, dejando atrás este referente, y propiciando que el uso del vehículo incremente, siendo esto no solo un problema local sino un problema estatal y nacional.*

*El **"Corredor Radial a Cuayantla"** y/o **Radial a Cuayantla y/o Camino a Cuayantla**, forma parte de una estructura urbana que, desde los primeros asentamientos humanos en la región, convergen con la Cabecera Municipal del Municipio de San Andrés Cholula de forma radial, teniendo principalmente como punto clave la Pirámide y/o el Templo de Nuestra Señora de los Remedios, y que conecta con el Barrio de Cuayantla con la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo.*

*Con el objetivo de lograr una planeación que satisfaga las necesidades de traslado de los bienes, servicios y usuarios de la zona, así mismo garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas, con la aplicación de la normatividad vigente en materia de movilidad como un derecho universal que cumpla con la ejecución de un proyecto integral, de conformidad a los siguientes antecedentes.*

1. Que, de conformidad al Plan Municipal de Desarrollo Urbano San Andrés Cholula Publicado en el Periódico Oficial el 10 de enero de 1996, el “Corredor Radial a Cuayantla” que comprende las vialidades Camino a Cuayantla y Calle Francisco I. Madero, se encuentra considerado, como existente, dentro de la estructura vial, así como dentro de la estrategia vial como una vialidad interurbana principal, con características de mejoramiento, tal y como se ejemplifica en la siguiente imagen.



2. Que de conformidad al mismo plan se enuncia en su apartado de Sistema de Enlaces, se menciona la vialidad denominada “Calle Cuayantla” como vialidad primaria teniendo una distancia de 2.0 km y en sus observaciones la necesidad de mejoramiento, tal y como se acredita con el siguiente cuadro:

CONTINUACION

	SAN ANDRES CHOLULA Y	CALLE 24 DE FEBRERO		
	STA. CLARA OCOYUCAN	Y 16 DE SEPTIEMBRE	4.3	MEJORAMIENTO
SAN ANTONIO	SAN FCC. ACATEPEC	GALLE LAS ANIMAS	1.05	MEJORAMIENTO
CAÇALOTEPEC	SAN B. TLAXCALANCINGO	APERTURA	2.65	APERTURA
	SAN B. TLAXCALANCINGO	CALLE 27 DE SEPT.	1.4	MEJORAMIENTO
	ZONA EJIDAL (RESERVA)	APERTURA	1.94	APERTURA
	INTRAURBANA	CALLE FELIPE DE J.	1.74	MEJORAMIENTO
	PRIMARIA	STA. MA. Y AV. SAN JUAN		
	SAN A. ÇAÇALOTEPEC	CALLE ÇUAUHTEMOC Y XICOTZINGO (6 SUR)	2.05	MEJORAMIENTO
SAN BERNAR- DINO TLAXCA- LANCINGO.	SAN A. ÇAÇALOTEPEC	CAMNO STA. CLARA (CALLE 12 SUR)	1.75	MEJORAMIENTO
	INTRAURBANA -	CALLE INDEPENDEN-	1.08	MEJORAMIENTO
	PRIMARIA	GIA, CALLE FCC. I. MA- DERO (9 PTE) Y CONS- TITUCION (9 OTE) CA-	1.57	MEJORAMIENTO
		LLE CUAYANTLA (15 PTE) Y BENITO JUAREZ (15 OTE) CALLE 27 PTE, 11 SUR Y 25 PTE	2.0	MEJORAMIENTO
	ASENTAMIENTOS	INTRAURBANA		APERTURA
ZONA EJIDAL (REGULACION)		PRAMARIA		
	PUEBLA	ANTIGLO CAMINO A CHOLULA	2.4	MEJORAMIENTO



5. Que, mediante consulta realizada de manera digital en la página oficial del *Instituto Mexicano del Transporte* se encontró información relacionada a la “*RED NACIONAL DE CAMINOS* <http://rnc.imt.mx/> ” en la que se menciona las condiciones actuales de las vialidades denominadas *Camino a Cuayantla* y *Calle Francisco I. Madero*, como se ejemplifica en la siguiente imagen.



6. Que, revisando las dinámicas poblacionales en la zona, en su memoria colectiva y tradición viva, este corredor ha aportado un eje de comunicación entre el Barrio de Cuayantla de la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo, con el Templo de Nuestra Señora de los Remedios, donde se lleva a cabo la bajada de la virgen peregrina de Nuestra Señora de los Remedios, siendo el principal camino que los comunica desde entonces, reiterando que dicho camino, al menos se comenzó a utilizar para este peregrinar desde 1953, ello de conformidad con el testimonio dado por “*Calendario de las bajadas de la virgen de los remedios en Cholula*” publicado por la *Secretaria de Cultura del Gobierno del Estado de Puebla*, como un documento histórico valiosísimo, que registra hechos relacionados a la memoria colectiva y la tradición viva del Estado de Puebla .
7. Que, resultado del análisis de la información cartográfica contenida en esta secretaría, mediante la autorización de alineamientos y números oficiales y antecedentes, se advierte que el “*Corredor Radial a Cuayantla*” que comprende las vialidades *Camino a Cuayantla* y *Calle Francisco I. Madero* se **presumen como vía pública**, de conformidad al Artículo 25 del Libro Tercero del Código Reglamentario de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente para el Municipio de San Andrés Cholula, ya que cuenta con servicios como drenaje y electrificación; aunado a lo establecido en los puntos inmediatos anteriores.

8. *Que, la Dirección de Medio Ambiente y Espacio Público, a través del Departamento de Gestión Vial, llevó a cabo un análisis detallado del “Corredor Radial a Cuayantla” que comprende las vialidades Camino a Cuayantla y Calle Francisco I. Madero, entre Diagonal de la 9 Oriente y Carretera Federal Puebla–Huajuapán de León, en el Municipio de San Andrés Cholula, revisando los antecedentes en la cartografía del Departamento de Alineamientos y Números Oficiales, observando que dicho corredor en algunos tramos se encuentra ya consolidada por construcciones las cuales delimitan las secciones viales y el desarrollo de esta, determinando que se encuentran emplazadas en una zona clasificada como suelo de equipamiento, proyectos urbanos ambientales, habitacional y Corredor Urbano.*
9. *Que con fecha 15 de agosto de 2025 se llevó a cabo el reconocimiento del “Corredor Radial a Cuayantla” como vialidad pública mediante sesión de cabildo, mediante el cual se reconoce Camino a Cuayantla y Av. Francisco I. Madero, como vialidades públicas, sin embargo, las condiciones con las que cuenta dicha vialidad no son óptimas para poder circular adecuadamente y deja en desventaja la circulación peatonal y ciclista, actores principales de la movilidad en el municipio.*

*Derivado de lo anterior y con el fin de adoptar buenas políticas públicas en materia de **planeación urbana** con un enfoque de una movilidad sostenible y accesible y satisfacer las necesidades básicas de traslado de los bienes y usuarios de la zona y de la región, garantizando la seguridad de los grupos más vulnerables, se elabora el presente **Estudio Técnico**, donde se analizan los modos de transporte, los usuarios y las condiciones actuales de la vialidad, evaluando las dinámicas de movimiento de los principales actores de la movilidad de conformidad a la pirámide de la vulnerabilidad.*

### 3) OBJETIVOS

*Lograr una planeación que satisfaga las necesidades de calidad de las condiciones de vida referente al traslado y movilidad de las personas y mercancías de la zona, asegurando y potenciando que el peatón y el ciclista sigan siendo los principales protagonistas de la movilidad en el municipio, mejorando la calidad de vida de los colindantes al mejorar las condiciones de la vialidad, aplicando la normatividad vigente como un derecho universal que cumpla en la ejecución del diseño de espacios públicos en sus áreas circundantes, con el objetivo evaluar y dictaminar las posibles modificaciones que deberán darse a la infraestructura vial, aplicando medidas correctivas, a fin de incrementar su capacidad y mejorar su nivel de servicio.*

### 4) OBJETIVOS PARTICULARES

- *Promover una planificación integrada y ordenada en lo que se refiere a la movilidad urbana y diseño de vialidades.*
- *Analizar las características del proyecto geométrico y las condiciones actuales de la vialidad, para realizar la determinación de los parámetros involucrados, es decir:*
  - a) *Características generales del proyecto.*
  - b) *Localización.*
  - c) *Influencia en la red vial*

- *Realizar un análisis cuantitativo y cualitativo de las características del tránsito del proyecto, con el objeto de establecer la factibilidad de la operación vehicular, respecto a la capacidad, con relación a la demanda de tránsito generada por el proyecto.*
- *Determinar el volumen y clasificación vehicular en horas pico, a fin de establecer la utilización de las vías y el nivel del servicio que proporciona, estableciendo el nivel de operación actual.*
- *Promover el uso del transporte no motorizado para movilizarse.*
- *Promover una nueva cultura de la movilidad urbana sustentable en la zona y en el municipio en general.*
- *Revisar y redefinir una jerarquía vial en el municipio que permita un mejor ordenamiento vial, de modo que la comunidad de San Antonio Cacalotepec y Cabecera Municipal deje de ser itinerario de paso y recupere su carácter de punto de encuentro esencial de la ciudad y los ciudadanos.*
- *Recuperar espacios públicos destinados como puntos de encuentro.*

## **5) MARCO NORMATIVO**

*Si bien el tema de movilidad ha tenido auge en los últimos años, podremos tomar en consideración ciertos lineamientos y recomendaciones que nos dan pauta para el desarrollo de este proyecto en materia de movilidad.*

### **CONSTITUCIÓN POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.**

**Artículo 4º.** *Establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

### **LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE.**

#### **TÍTULO SEXTO RESILIENCIA URBANA Capítulo Único De la Resiliencia Urbana, Prevención y Reducción de Riesgos en los Asentamientos Humanos**

**Artículo 67 Fracción V, párrafo segundo:** *Las autoridades estatales y municipales competentes realizarán las modificaciones necesarias a los planes y programas de Desarrollo Urbano y ordenación territorial para que las zonas consideradas como de riesgo no mitigable se clasifiquen como no urbanizables o con usos compatibles con dicha condición.*

#### **TÍTULO SÉPTIMO DE LA MOVILIDAD Capítulo Único De la Movilidad**

**Artículo 70.** *Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.*

*Las políticas y programas para la Movilidad serán parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.*

**Artículo 71.** *Las políticas y programas de Movilidad deberán:*

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la **máxima interconexión entre vialidades**, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;*
- II. Fomentar la **distribución equitativa del Espacio Público** de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;*
- III. Promover los Usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición de cajones de estacionamiento;*
- IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;*
- V. Incrementar la **oferta de opciones de servicios** y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;*
- VI. Implementar políticas y acciones de **movilidad residencial** que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;*
- VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;*
- VIII. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;*
- IX. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;*
- X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, y*
- XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.*

**Artículo 72.** *La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:*

- I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;*
- II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros, y*
- III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.*

**Artículo 73.** *La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.<sup>1</sup>*

## **LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**Artículo 4. Principios de la movilidad y seguridad vial.** *La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipales, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerar los siguientes principios:*

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, la infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas, como en rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas étnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;*

<sup>1</sup> Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable.

- II. *Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con las propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas:*
- III. *Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de recorridos, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinido y seguros, de manera que se pueda planear los recorridos de mejor forma;*
- IV. *Diseño Universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben de seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones mínimas de infraestructura necesaria para ejercer el derecho a la movilidad.*
- V. *Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;*
- VI. *Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para las mujeres como para los hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;*
- VII. *Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de los servicios, equipamientos e infraestructura;*
- VIII. *Inclusión e igualdad. El estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y sistemas de movilidad;*
- IX. *Movilidad activa. Promover ciudades Caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas de fomentar la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;*
- X. *Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia de vehículo particular motorizado.*
- XI. *Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;*
- XII. *Perspectiva de Género. Visión Científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;*
- XIII. *Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial publicada el 17 de Mayo de 2022

**LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA**  
**TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPITULO I DEL OBJETIVO Y PRINCIPIOS.**

**Artículo 1.** *La presente ley es de orden público e interés social, sus disposiciones son de observancia obligatoria en todo el territorio del Estado de Puebla, en materia de movilidad y seguridad vial y tiene por objeto:*

*Establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad asequible, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, modernidad e innovación tecnológica, priorizando el desplazamiento de personas peatones, conductoras de vehículos no motorizados y con discapacidad, bajo el enfoque de sistemas seguros.<sup>3</sup>*

**Fracción IV.** *Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura vial, la infraestructura carretera y el equipamiento vial.*

**Artículo 4.** *La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Por ello las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observaran las siguientes directrices.*

**Fracción I. Infraestructura segura:** *Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores.<sup>4</sup>*

**Artículo 6.** *En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias y, en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y seguridad vial, se regirán por los siguientes principios:*

**I. Accesibilidad:** *Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad, comodidad, seguridad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público, así como los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales, privilegiando las de más alta marginación, mediante la identificación, eliminación de obstáculos, barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas; así como establecer acciones afirmativas, uso de ayudas técnicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad y las demás personas beneficiadas por la accesibilidad;*

**II. Calidad.** *Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento, con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;*

**VIII. Inclusión e igualdad.** *Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación a todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;*

<sup>3</sup> Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla. Pag. 9

<sup>4</sup> Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla Pag. 11

**XII. Perspectiva de género.** *Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia, la jerarquización de las personas basada en el género, que promueve la igualdad entre mujeres y hombres. El Sistema de Movilidad debe tener condiciones adecuadas, considerar estrategias de diseño que*

*mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad, conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género;*

**XV. Seguridad.** *Implementar acciones de prevención de siniestros de tránsito durante los desplazamientos de la población, desde el enfoque de sistema seguro, con el fin de proteger la integridad física de las personas, evitando la afectación a los bienes públicos y privados;*

**XVI. Sostenibilidad.** *Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente, así como la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;*

**XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio.** *Concientizar a personas usuarias de la vía pública y del transporte sobre los derechos que tienen las personas con discapacidad, con movilidad limitada y quien los acompaña y del uso en determinadas circunstancias de la vialidad de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.*

**Artículo 10.** *La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones, recursos presupuestales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a las **personas usuarias vulnerables** y los grupos en situación de vulnerabilidad, sus necesidades; y estará sujeta a los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y/o bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, así como las emisiones que se generen.*

*Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial:*

**Artículo 12.** *Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute en las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir*

*los siguientes criterios:*

*II. Los sistemas de movilidad y la infraestructura vial deben ser diseñados para tolerar el error humano sin que esto conlleve lesiones o muerte;*

*IV. El resguardo de la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de los encargados del diseño, la operación de calles y servicios; de los gestores del control y vigilancia vial, de los responsables del diseño, comercialización y control de vehículos y de las personas usuarias;*

*VIII. Todo diseño vial debe ser modificado o adaptado, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas en situación de vulnerabilidad y de movilidad limitada.*

**Artículo 16.** *El Estado y los municipios implementarán políticas públicas en materia de movilidad que promuevan e incentiven la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía en infraestructura.*

**Artículo 18.** Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.<sup>5</sup>

## LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE PUEBLA.

**Artículo 16, Fracción I.** Formular, aprobar, administrar, ejecutar y actualizar sus planes o programas de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de este deriven, adoptando normas o criterios de congruencia, coordinación y ajuste con niveles superiores de planeación, las Normas Oficiales Mexicanas, así como evaluar y vigilar su cumplimiento;

**Fracción II.** Solicitar al Ejecutivo del Estado, previa aprobación o modificación de los Programas de Desarrollo Urbano Sustentable regulados por esta Ley, el dictamen de congruencia con el Programa Estatal de Desarrollo Urbano Sustentable y vigilar la misma, en la instrumentación de dichos programas”

**Fracción XIX.** Validar ante la autoridad competente del Estado, sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de desarrollo urbano, lo anterior en los términos previstos en el artículo 1125, fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

**Fracción XXIX.** Intervenir en la prevención, control y solución de los asentamientos irregulares, en los términos de la legislación aplicable y de conformidad con los planes o programas de ordenamiento urbano, ordenamiento territorial, de conurbaciones, zonas metropolitana y atlas de riesgo, incluyendo en enfoque de género y el marco de los derechos humanos.<sup>6</sup>

## RECOMENDACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

### Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sustentable

**Aprobada** en el 2015 por la asamblea general de las Naciones Unidas, con un conjunto de 193 Estados Miembros de las Naciones Unidas, en colaboración con la sociedad civil, mundo académico y sector privado, entablaron un proceso de negociación abierto, democrático y participativo, que resultó en la proclamación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, con sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

**Objetivo 9: Industria, Innovación e Infraestructura** «Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.»

**Meta 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

<sup>5</sup> Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla Pag. 26

<sup>6</sup> Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla.

*Objetivo 11: Ciudades y comunidades Sostenibles «Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.»*

**Meta 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.

**Meta 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.

**Meta 11.b** De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

*Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sostenible (ITDP)*

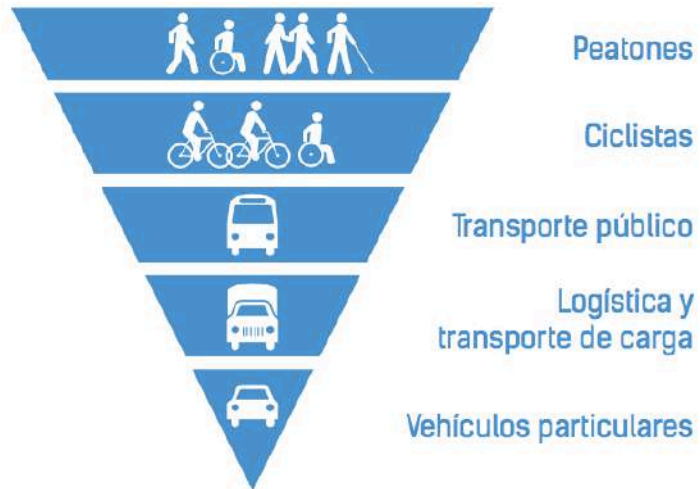
Los beneficios de la correcta implementación de un PIM para una ciudad incluyen:

- Mejor calidad de vida.
- Beneficios ambientales y de salud.
- Mejoramiento de la movilidad y accesibilidad.
- Mejora de la imagen de la ciudad.
- Potencial de incluir a toda la población.
- Decisiones apoyadas por actores y por el público.
- Mejor cumplimiento de las obligaciones legales.
- Nueva visión política.
- Incrementa la atracción de inversiones a las ciudades.

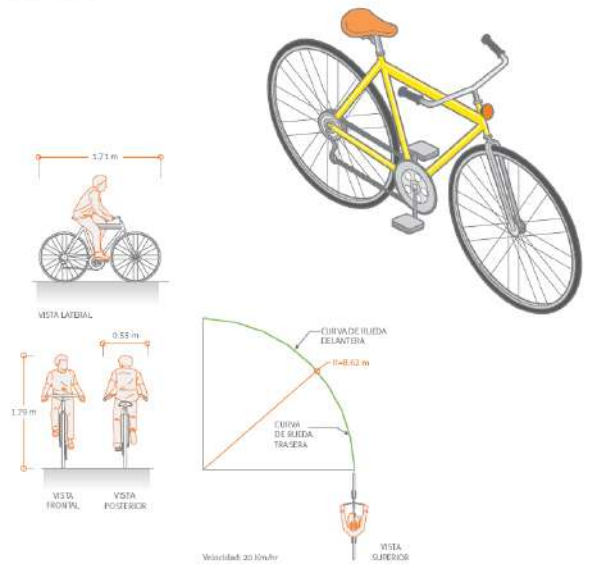
*Manual de Ciclo Ciudades Tomo IV Infraestructura*

*«Es indispensable establecer una nueva forma de distribución del espacio de la vía pública, la prioridad del tránsito y la asignación de recursos.»*

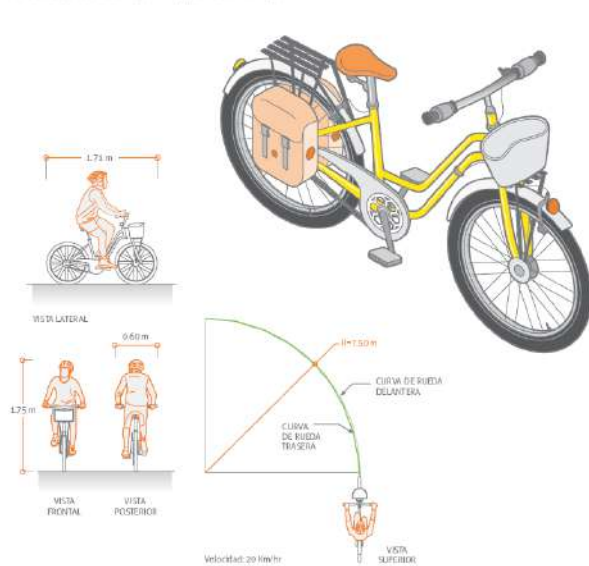
De conformidad con la pirámide de movilidad que a continuación se ilustra:



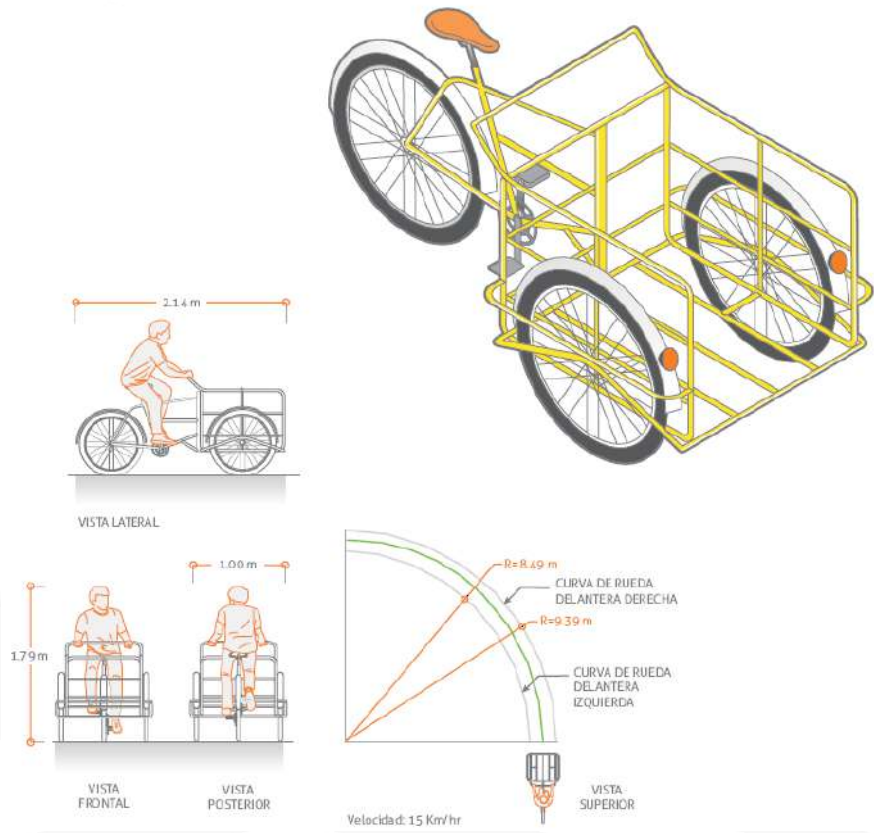
Bicicleta de turismo



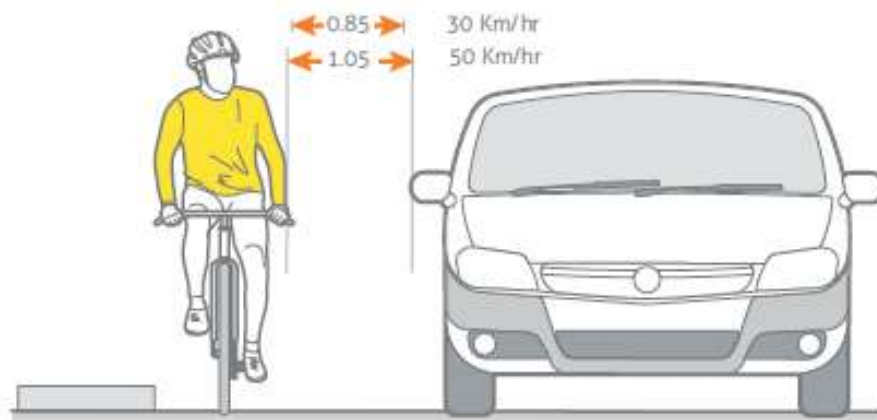
Bicicleta de urbana con canastilla y parrilla con alforjas



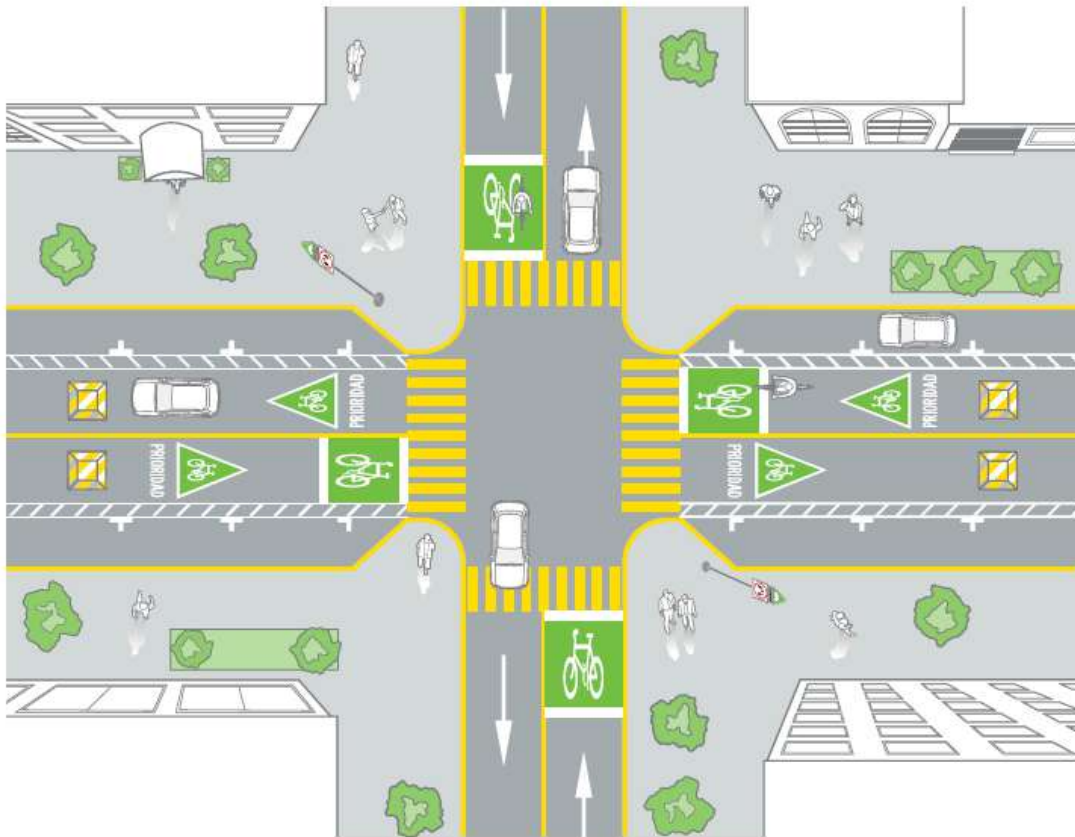
Triciclo de carga con caja frontal



### Distancia para un rebase cómodo y seguro



Intersección tipo de vialidad compartida ciclista



### **NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-004-SEDATU-2023**

*Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación.*

#### **5. Proceso de Planeación**

*El proceso de planeación para el diseño de vías urbanas debe ser comprendido como un conjunto de actividades relacionadas entre sí, que tienen por objetivo mejorar la movilidad cotidiana de las personas usuarias, a efecto de generar alternativas de acciones bajo un enfoque de accesibilidad, habitabilidad, inclusión, sostenibilidad, resiliencia y seguridad vial.*

*La planeación debe llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo equitativo, incluyente, integral y sostenible, así como tender a la consecución de los fines sociales, ambientales y económicos a implementarse en los asentamientos humanos. Asimismo, se debe llevar a cabo bajo un esquema estratégico que establezca objetivos, metas y un programa de acción.*

#### **5.2 Principios para la planeación de la estructura vial urbana**

*Con el objeto de mejorar las condiciones ambientales y sociales de los asentamientos humanos, se deben considerar cuatro principios de diseño que influyen en la eficiencia de flujos de personas y mercancías:*

- **Inclusión:** las vías deben ser diseñadas para que toda la gente pueda hacer uso en igualdad de condiciones a través del reparto equitativo del espacio disponible, en especial de las personas usuarias vulnerables. Se debe considerar un enfoque de diseño universal y de perspectiva de género para facilitar la movilidad y accesibilidad de toda la población; se deben promover espacios atractivos que generen interacción social que priorice el uso de la vía por parte de infantes, personas con discapacidad o movilidad limitada, personas adultas mayores y mujeres;
- **Seguridad:** al realizar un proyecto de vía, se deben identificar los factores que influyen en la seguridad vial y ciudadana, así como los riesgos potenciales para que, a través del rediseño de vías existentes o el diseño en vías nuevas, se promuevan comportamientos consistentes con el entorno y fomentar el uso de los espacios públicos.  
Los diseños viales deben mitigar la posibilidad de un daño y las consecuencias adversas de acciones involuntarias o accidentales, con el fin de proteger a las personas bajo los principios de diseño universal y con énfasis en la tolerancia al error. Se deben identificar los riesgos potenciales, para que, a través del diseño junto con el control de la velocidad, se proteja la interacción entre todas las personas usuarias de la vía.  
Los diseños de las calles deben buscar la implementación de espacios de convivencia en donde se reduzca la posibilidad de que se cometan delitos y se genere violencia, lo que también implica elaborar una propuesta funcional y estética que permita aumentar el tránsito seguro en la vía. El diseño de la calle y sus elementos deben permitir a todas las personas, la posibilidad de determinar su presencia y la de los demás, así como predecir su movimiento, principalmente en intersecciones y en horario nocturno;
- **Sostenibilidad:** se debe incentivar la redistribución del espacio vial de acuerdo con la vocación de la calle, donde se fomente la movilidad peatonal, de vehículos no motorizados y de transporte público, así como la densificación y la mezcla de usos del suelo, a efecto de diseñar entornos que promuevan la reducción del ruido, la mejora en la calidad del aire, así como la generación de microclimas; y
- **Resiliencia:** el diseño de la vía debe permitir recuperar la operatividad de esta después de sufrir amenazas de origen natural, político o social, en el menor tiempo y costo posible, maximizando la capacidad de desplazamientos para evacuaciones y atención de emergencias.<sup>7</sup>

### 5.5. Vocación de las vías: función, forma y uso

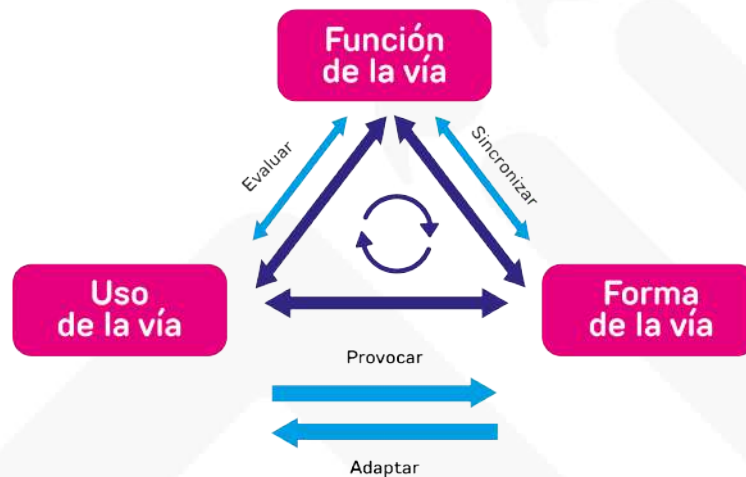
Las calles son un espacio de conexión en el desarrollo de las actividades urbanas, pero también un sitio de descanso, punto de reunión y de intercambio. Para que estas actividades puedan realizarse en el espacio público se deben implementar estrategias de diseño y operación vial que generen redes viales seguras, garantizando una distribución equitativa del citado espacio. Con objeto de diversificar el uso de las calles, transformándolas en lugares para estar y no sólo para transitar, se debe promover un nuevo esquema de movilidad.

Cuando se realice el diseño, rediseño o rehabilitación de una vía, se debe considerar la congruencia con los principios, criterios y jerarquía establecidos en los incisos 5.1, 5.2 y 5.3, así como reconocer las actividades que realizan las personas usuarias dentro la calle y en los predios adyacentes. Bajo este contexto, es de gran importancia identificar la vocación de la vía a intervenir, determinada por los siguientes componentes:

<sup>7</sup> NOM-004-SEDATU-2023 Estructura y Diseño para Vías Urbanas. especificación y Aplicación Pag. 10

- **Función:** papel que tiene la vía dentro de la estructura vial, que se expresa a través de la jerarquía vial, la cual tiene tres categorías: primarias o arteriales, secundarias o colectoras y terciarias o locales;
- **Forma:** conjunto de características físicas que tienen las vías según el lugar que ocupan en la estructura vial; y
- **Uso:** utilización real que las personas usuarias dan a la calle, es el punto de partida para el rediseño vial; se debe fomentar que corresponda a la función y forma con la que se planeó, a través de un proyecto que satisfaga, de manera equilibrada, las necesidades de las actividades y modos de transporte presentes en la vía.

Lo mencionado se ilustra en el siguiente diagrama:



### MARCO NORMATIVO MUNICIPAL

*Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable para el Municipio de San Andrés Cholula, fecha de publicación 06 de febrero de 2008*

*Uno de los órganos rectores en la planeación del municipio de San Andrés Cholula es el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable, en el cual dentro de su estructura urbana conformada por comunidades permite la organización espacial con una perspectiva a largo plazo, con el propósito de desarrollar equipamientos y servicios que permita a los habitantes del municipio el acceso a ellos en cada caso con las áreas necesarias de concentración de servicios.*

*Por lo que dentro de la Estructura vial se tiene como estrategia la comunicación en función de sus comunidades, mediante el transporte público, vialidad, tránsito para lo cual se describen a continuación:*

1. **Estrategia Vial:** *Desalentar los flujos vehiculares indeseables hacia el área de estudio, desviando y canalizando el tránsito hacia vialidades alternas por medio de acciones de inducción del tránsito en las principales vialidades (apertura de nuevos tramos viales, soluciones de arreglos geométricos en intersecciones conflictivas), propiciando beneficios significativos para permitir la fluidez y ordenamiento de los corredores de tránsito general.*

2. **Estrategia del tránsito vehicular:** Proponer una solución específica al tránsito vehicular que permita ordenar y jerarquizar los principales corredores, ordenando el tránsito en correspondencia con las necesidades de movilidad compatibles con su función y entorno urbano. Desalentando los flujos vehiculares indeseables hacia el interior del área de estudio, desviando y canalizando el tránsito hacia vialidades alternas por medio de señalamiento restrictivo e informativo en intersecciones conflictivas, aumentando el desempeño de corredores y cruces vehiculares.
3. **Estrategia para el transporte público:** Sustentar las bases para la estructuración y jerarquía de los sistemas y subsistemas de transporte, regional, foráneo, suburbano y urbano, aprovechando la infraestructura ferroviaria como alternativa de transportación regional a largo plazo.<sup>8</sup>

Lo anterior nos da pauta para determinar la importancia de la planeación con forme a los instrumentos señalados, y conforme a lo establecido en los mismos, se puede implementar en la aplicación de dichos criterios para determinar una estructura vial dentro del municipio.

**Código Reglamentario de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente para el Municipio de San Andrés Cholula, fecha de publicación 22 de mayo de 2020**  
**Libro Cuarto de la Movilidad Urbana**

De conformidad al **Artículo 1. Del Objeto** del Libro Cuarto de la Movilidad Urbana, son de orden público, de carácter obligatorio y de interés social, y tiene como objeto establecer las normas conforme a las cuales el Municipio de San Andrés Cholula regulara los siguientes aspectos:

- I. Garantizar la equidad, accesibilidad universal, integración, conectividad, sustentabilidad y derecho a la ciudad a los ciudadanos en la planeación, diseño, regulación, ordenamiento, implementación de la movilidad urbana del municipio;
- II. Establecer las bases para planear, organizar, administrar y ordenar la infraestructura vial para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, definir los criterios de diseño y construcción de la infraestructura vial accesible, directa, legible, segura y conectada a fin de contar con los instrumentos necesarios que promuevan una política de movilidad urbana sustentable;
- III. Instituir el diseño vial bajo los principios de inclusión, seguridad, sustentabilidad y resiliencia con el objetivo de mover eficientemente personas y mercancías; y
- IV. Regular la construcción e instalación de las obras de infraestructura vial que se realice por el Ayuntamiento y por los particulares.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable para el Municipio de San Andrés Cholula. Publicado en fecha 06 de febrero de 2008, inscrito en el Registro Público de la Propiedad el día 25 de abril de 2008.

<sup>9</sup> Código Reglamentario de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente para el Municipio de San Andrés Cholula, Pag. 316

### **Artículo 3. De los Principios**

*Se establece el principio de accesibilidad universal y movilidad para promover las condiciones adecuadas que generen cercanía y favorezcan 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.*

### **Artículo 8. De los Principios**

*Se establece la movilidad urbana como un principio de política pública para el desarrollo urbano y una adecuada accesibilidad, que genere cercanía y favorezca la relación entre las diferentes actividades urbanas con el establecimiento de usos de suelo compatibles.*

### **Artículo 14. De los Principios de Diseño Vial**

*Los principios de diseño vial urbano bajo los cuales se definirán la vocación de una calle o modificar su forma, geometría, función y uso, tienen por objeto mover eficientemente personas y mercancías; contribuyendo a mejorar las condiciones ambientales y sociales del municipio. Los cuatro principios de diseño son los siguientes:*

**I. Inclusión.** – *Las calles deben ser diseñadas para que cualquier persona pueda hacer uso en igualdad de condiciones. Se deben considerar principios de diseño universal para facilitar la movilidad y accesibilidad de toda población, y no segregativo o exclusivo para las personas con discapacidad. Promoviendo espacios atractivos que generen seguridad e interacción social entre todos los usuarios, con un enfoque que priorice el uso de la calle por parte de niños y mujeres.*

**II. Seguridad.** – *Mediante el diseño, promover conductas adecuadas al entorno urbano, principalmente relacionadas con la velocidad, pero también generar un espacios funcionales y estéticos que permitan aumentar la actividad en la calle.*

**III. Sustentabilidad.** – *Generar entornos para promover la movilidad del peatón, en bicicleta, transporte público, reduciendo el uso excesivo del automóvil. Con el propósito de reducir el ruido, la mejora en la calidad del aire y la generación de microclimas. El principio de sustentabilidad en la calle propicia:*

*a. Generación de espacios competitivos y atractivos para soportar la actividad económica;*

*b. Integran los sistemas naturales en todas las escalas, es decir los procesos y materiales naturales, en especial el ciclo del agua, y*

*c. Respetar el patrimonio existente.*

**IV. Resiliencia.** – *Las vías urbanas en las que su diseño le permite a la autoridad recuperar la operatividad de la calle después de sufrir eventos catastróficos en el menor tiempo y con el menor costo posible para la sociedad, así como para el medio ambiente, y maximicen la capacidad de movilidad para evacuaciones y atención de emergencia, son resilientes. Una calle resiliente cuenta con materiales duraderos, diseños viales flexibles y multimodales, espacios para vegetación y sistemas de drenaje eficientes que usen la capacidad de absorción de los suelos.*

### **Artículo 15. De los Criterios de Diseño Vial**

Los criterios de diseño vial son los lineamientos que se aplican para el proyecto y construcción de las calles. Se alinean a los cuatro principios referidos en el Artículo 7 del presente Reglamento:

#### **I. Los criterios de diseño vial para el principio de inclusión son:**

**a. Perspectiva de género:** Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier usuario, preferentemente las niñas y mujeres, pueden acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones. Es recomendable que en el proceso de diseño se incluya la participación de mujeres para garantizar que sus necesidades estén reflejadas y resueltas de la manera más eficiente posible;

**b. Diseño universal:** El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para el mayor tipo de personas, incluidas las personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, con limitación cognitiva, de género, identidad o edad, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, y

**c. Prioridad a usuarios vulnerables de la vía:** Factores externos como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, hacen más vulnerables a los usuarios como peatones

y ciclistas. A lo largo de la calle se deben incorporar elementos que garanticen su seguridad.

#### **II. Los criterios de diseño vial para el principio de seguridad son:**

**a. Diversidad de usos:** Promover la compatibilidad entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes. Los desarrollos mixtos y las plantas bajas activas permiten generar una calle atractiva y dinámica a lo largo del día, propiciando entornos más seguros;

**b. Legibilidad:** La uniformidad en el diseño y el orden que éste proporciona debe permitir que la calle sea entendida con facilidad por los usuarios de las calles. El diseño debe además ordenar los flujos de estos para fomentar una sana convivencia, y

**c. Participación social:** Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a los residentes y usuarios de la calle a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.

#### **III. Los criterios de diseño vial para el principio de sustentabilidad son:**

**a. Conectividad:** La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte. En ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas.

**b. Flexibilidad:** La flexibilidad es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio, y tener un diseño flexible genera entre otros beneficios, facilitar adecuaciones futuras a un bajo costo.

**c. Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable:** Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben considerar la vulnerabilidad, los beneficios sociales y ambientales.

#### **IV. Los criterios de diseño vial para el principio de resiliencia son:**

**a. Calidad:** La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.

*b. Permeabilidad: La calle no debe ser una barrera urbana, debe permitir el desplazamiento libre de peatones, ciclistas y otros usuarios de la vía, incluidos vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.*

*c. Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la captación, recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del municipio lo requiera. Un buen diseño que promueve la movilidad activa y el uso de transporte público es un aliado en la construcción de ciudades bajas en carbono.<sup>10</sup>*

## **6) PROCESO METODOLÓGICO.**

*El objeto de un estudio de movilidad es realizar el conteo vehicular en las principales intersecciones de la vialidad proyectada, por clases de vehículos (públicos y privados).*

*La variable para determinar a partir del conteo vehicular será:*

- *Número de Vehículos (diferenciados por clases) que cruzan un punto de referencia espacial, tomando como punto de referencia temporal 30 minutos.*
- *Las Clases de Vehículos para considerar son:*
  - a. Automóvil (autos particulares, taxis, van).*
  - b. Camiones (camiones de carga unitarios y mayores a 3 toneladas de peso).*
  - c. Motocicletas.*
  - d. Bicicletas.*

*Las horas pico dependen mucho de las características de los usos de suelo dentro del área de influencia, también se deben de tomar en cuenta los comportamientos particulares de algunos usos de suelo diferentes a los fines de semana u ocasiones especiales.*

### **1. Procedimiento**

*El conteo debe realizarse al menos durante tres días a la semana en un intervalo de 16 horas, contadas a partir de las 06:00 y hasta las 22:00 horas.*

*Las personas encargadas del conteo deben situarse en un punto de intersección. Cada uno debe situarse a un lado de la vía, de manera que se pueda contar de forma clara los vehículos que pasan en los carriles de circulación.*

*Para realizar el conteo de los vehículos, se debe seguir el siguiente procedimiento:*

- *Familiarizar al personal con su tarea asignada: determinar claramente cuál es la clase de vehículo que debe contar, y cuáles vehículos se incluyen en ésta. TODO vehículo debe ser incluido en el conteo.*
- *Escoger un punto de referencia en la sección de la vía: se cuenta cada vehículo al pasar por este punto de referencia. El uso del mismo punto de referencia para todas las clases de vehículos hace que los conteos sean más exactos y eventos como congestionamientos o vehículos detenidos no afecten el conteo.*

<sup>10</sup> Código Reglamentario de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente para el Municipio de San Andrés Cholula, Pag. 322

- *Realizar una pequeña prueba: esto con el objetivo de familiarizar al personal con el trabajo que debe realizar, y de solucionar dudas o preguntas que puedan surgir.*
- *La toma de datos se realiza en el formato realizado para dicho fin y que se muestra en el anexo 1.*
- *Repetir el conteo: cada conteo se realiza en cortes a cada 30 minutos y deberá reiniciarse tantas veces hasta cubrir el horario propuesto.*

## **2. Procesamiento de la información**

*Se digitalizará la información recolectada en campo en formatos adecuados para su interpretación y análisis, y así poder determinar las recomendaciones adecuadas para la vialidad proyectada.*

## **3. Análisis de la información.**

*De la información procesada se obtendrán valores cuantitativos y cualitativos, los cuales se integraron para caracterizar la problemática vial de la zona.*

## **4. Pronóstico de la vialidad actual.**

*Se describe el estado actual que guarda la vialidad y el tránsito vehicular en el área estudio del proyecto, considerando como premisas que la vialidad se conservará sin modificaciones importantes y que la tasa de crecimiento anual de la población y/o vehicular será constante; se proyecta el tránsito actual, al corto y mediano plazo y se analiza en esos escenarios.*

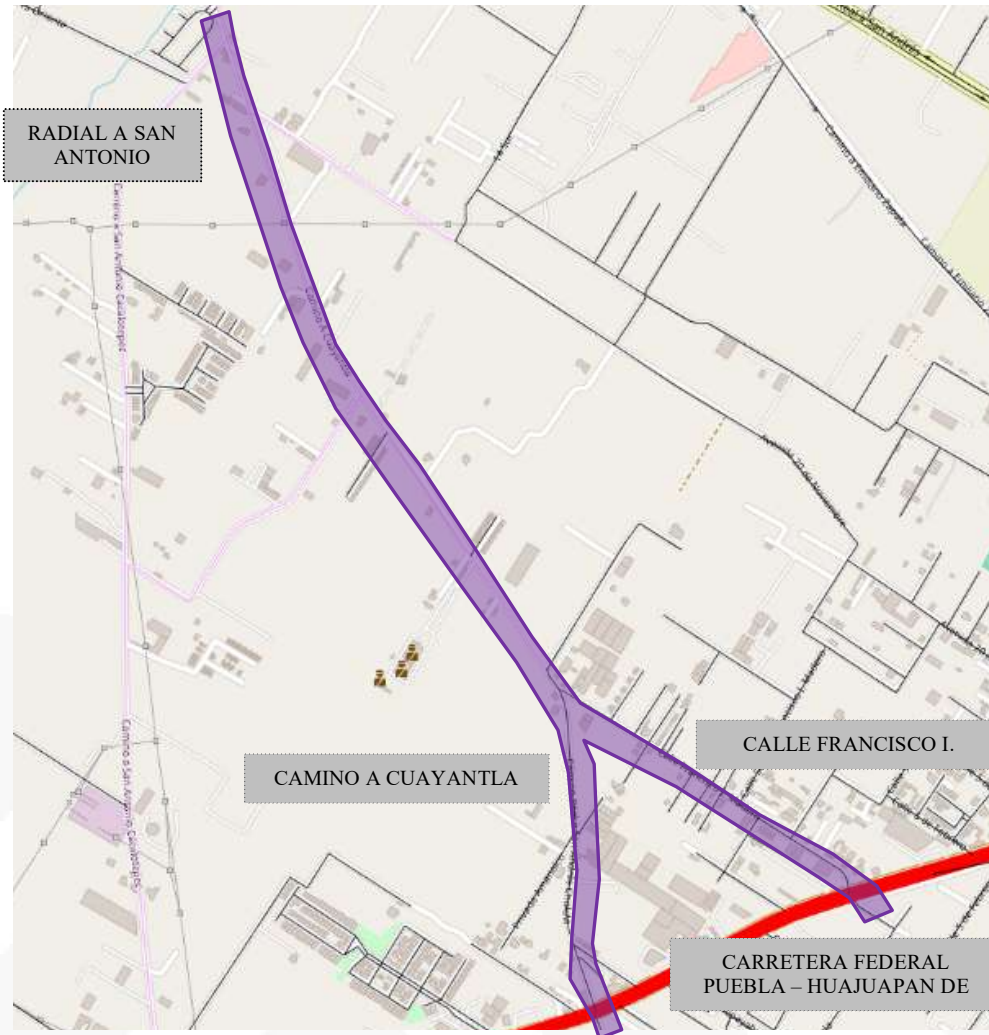
## **5. Conclusiones.**

*Las relativas al proyecto planteado y otras referentes a problemas generales o específicos observados en el diagnóstico, determinando que acciones tomar y cuál es la estrategia de planeación a implementar.*

## **7) ANALISIS DE OPERACIÓN DE TRANSITO**

### **a) Localización y delimitación del área de Estudio**

*La vialidad denominada **Corredor Radial a Cuayantla**, es considerada como una **vialidad Primaria** de intercomunicación entre la Cabecera Municipal y la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo, situada en la parte central del municipio que comunica a la Carretera Federal Puebla-Huajuapán de León con el Camino a Cuayantla y/o Diagonal de la 9 Oriente, así mismo, en la zona se observan diferentes calles que convergen a esta vialidad, por lo cual se deberá considerar como **vialidad colectora**, lo que se ilustra para mayor entendimiento.*



El corredor se contempla dos vialidades, la primera actualmente se denomina “Camino a Cuayantla” que comprende en el primer tramo de la **Diagonal de la 9 Oriente al Cadenamiento 1+429.83** la cual presenta una sección física variable que va de 10.00 mts a 15.00 mts a paramentos existentes, el siguiente tramo que va del cadenamiento **1+429.83** al cadenamiento **2+057.46** presenta una sección variable que va de los 9.00 mts, a los 10.00 mts, en su mayoría se encuentra consolidada con construcciones.

Y la segunda vialidad se denomina “Calle Francisco I. Madero”, la cual aporta parte del flujo vehicular de la vialidad ya que es una vialidad de conexión con la Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León que se contempla del cadenamiento **2+057.46** al cadenamiento **2+746.81**, actualmente presenta una sección variable que va de los 9.00 mts. a los 10.00 mts.

*Ambas vialidades cuentan con los servicios básicos como son, drenaje, electrificación y servicios de fibra óptica, sin embargo carece de alumbrado público y el área de rodamiento se encuentra en pésimas condiciones de circulación, aunado a esto las circulación peatonal se ha dejado al lado, lo cual ha generado descontento social ya que en temporada de lluvia la circulación peatonal se imposibilita, ya que las condiciones actuales no garantizan los derechos humanos de los habitantes colindantes a las vialidades, así como, los transeúntes que circulan por las mismas.*

***b) Usos de Suelo y Actividades Urbanas en el Área de Estudio.***

*La distribución de los usos de suelo en el territorio la define la estructura urbana existente, y las condiciones que se deriven de los mismos, Los usos de suelo son los que generan viajes y producen puntos atractores de viaje, que han provocado un impacto en las vías de comunicación.*

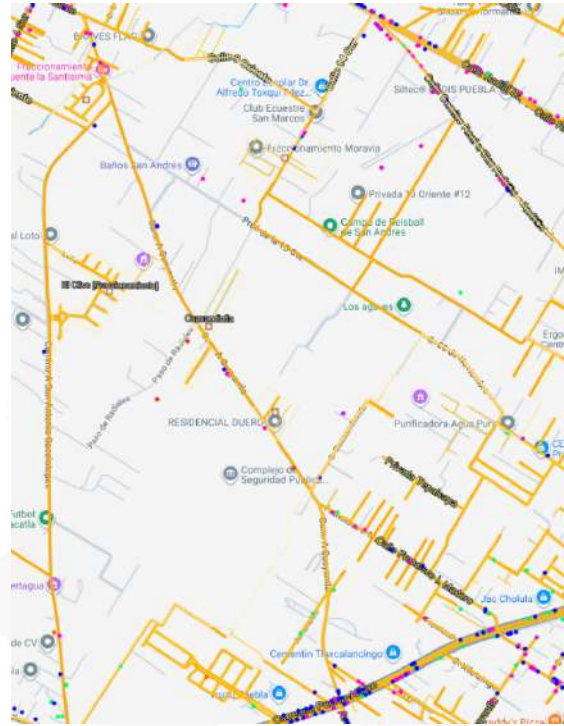


*El municipio de San Andrés Cholula se caracteriza por elevadas tasas de crecimiento demográfico, pero, aunque se percibe un elevado nivel de fecundidad de la población residente. La mayor parte del crecimiento se origina en la inmigración, con una tasa de 4.50 % en la última década 2010 -2020, con base al Censo de Población y Vivienda 2020 de INEGI.<sup>11</sup>*

<sup>11</sup> INEGI Censo de población y Vivienda 2010, Cuestionario Básico Censo de Población y Vivienda 2020 Cuestionario Básico.

*Esta movilidad geográfica de la población ha tenido un efecto significativo sobre la estructura y el crecimiento municipal y es de esperarse que continúe así en el futuro, de tal manera que las posibilidades de incidir sobre la dinámica de la población dependen de cada vez más acciones que retengan a la población en sus lugares de origen, ofreciendo el ellos los empleos a través de los cuales satisfagan sus necesidades.*

*Dentro de la zona de estudio, los predios existentes presentan un alto grado de desarrollo mismos que actualmente se encuentran en proceso de lotificación y entre los que predomina el uso habitacional, de servicios y comercio, así mismo predomina también predios que siguen siendo de uso agrícola, características urbanas que coinciden con los usos de suelos destinados para este sitio, mismo que se encuentra determinado dentro del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de San Andrés Cholula, como se ilustra a continuación:*



*En esta misma zona existe una mezcla de usos de suelo que va desde predios que aún se conservan para la producción agrícola, hasta predios que están destinados 100% a la industria y proveeduría de servicios, productos de concreto, metalurgia y bodegas de almacenamiento, y parte proporcional destinado a vivienda.*

*El uso de suelo y las actividades establecidas en distintos ordenamientos, es considerado como uno de los mejores indicadores que describen tendencias, inercias y procesos de un territorio para posibilitar su subsistencia y esto tiene que ver directamente con la forma en que son aprovechados o desaprovechados, tal y como se ejemplifica con las imágenes siguientes:*

*Uso de Suelo Habitacional*



*Uso de suelo Habitacional*



*Uso de Suelo Habitacional*



*Uso de Suelo de Servicios*



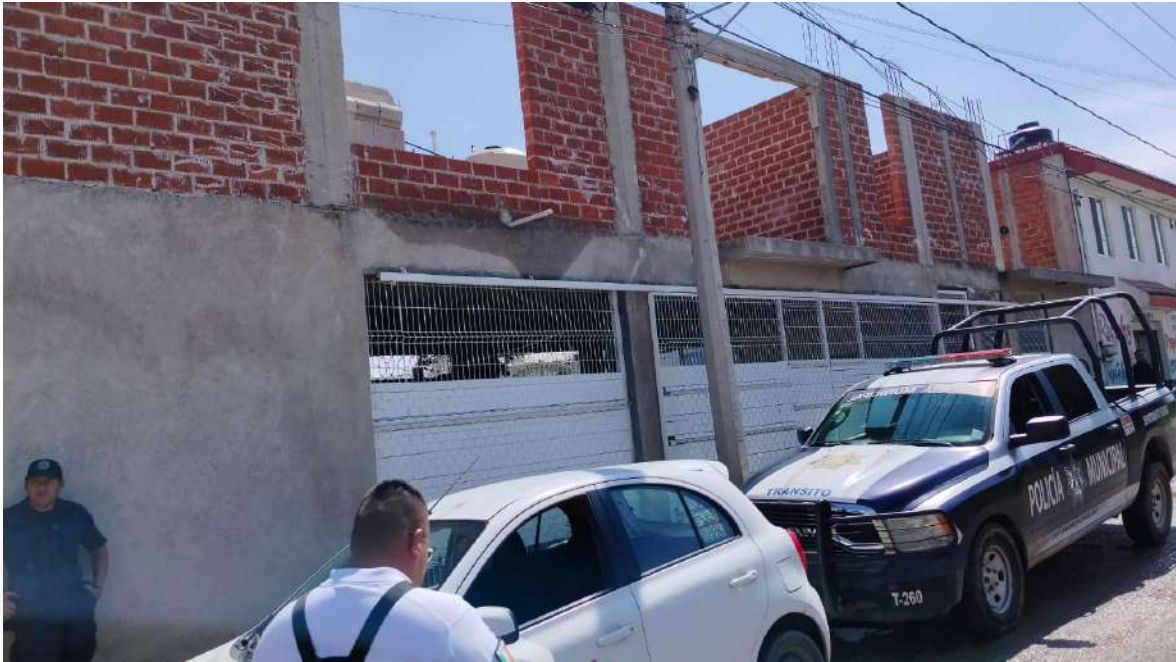
*Uso de Suelo Agrícola*



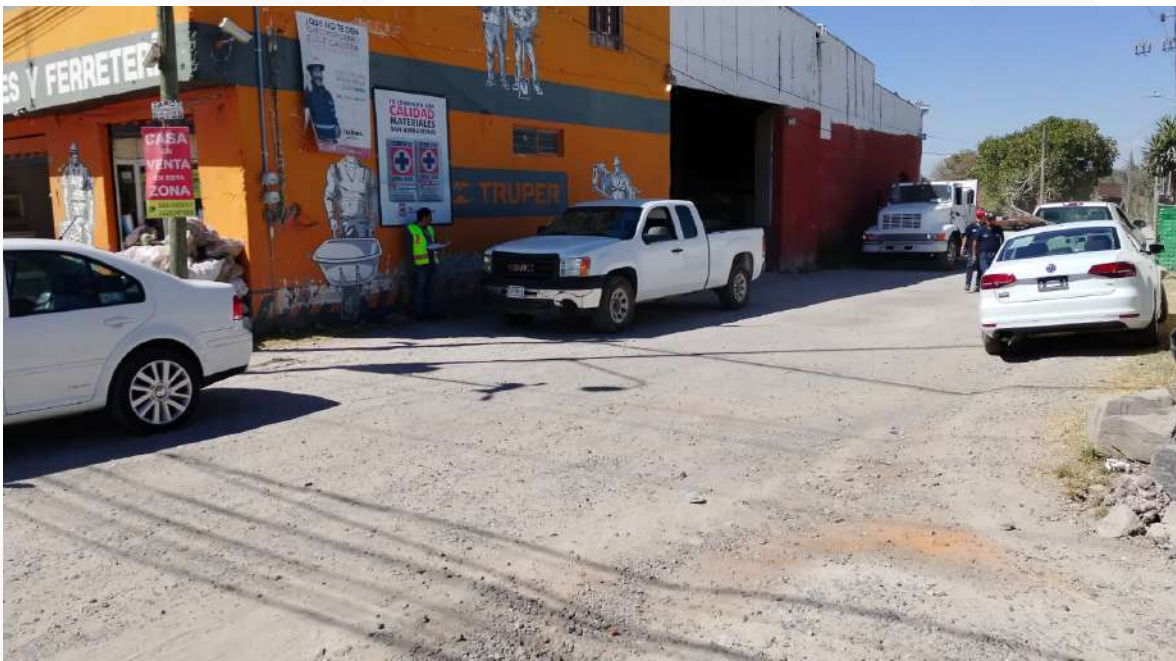
*Uso de Suelo Habitacional*



*Uso de Suelo Habitacional*



*Uso de Suelo Comercial*



*Uso de Suelo Industrial*



*Uso de Suelo Industrial*



*Uso de Suelo Industrial*

*Así mismo, esta vialidad intercomunica con otras vialidades importantes del municipio como es el caso de la Radial a San Antonio Cacalotepec, que da acceso a la Cabecera Municipal, así como, la Calle Michatenco, que es la entrada y salida principal de la secretaria de Servicios Públicos e intercomunica con Radial a San Antonio Cacalotepec y a su vez da acceso al Complejo de Seguridad Pública, equipamientos que por su principal vocación son de alto impacto.*

*A fin de lograr un sano crecimiento urbano, previendo el crecimiento natural de la población, y por ende de la necesidad de mejores servicios, asegurando el derecho humano a la libre movilidad, esta vialidad es una vialidad intermunicipal de alto impacto ya que históricamente es un punto de conexión entre la cabecera municipal y el Barrio de Cuayantla de la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo.*

### **c) Estudio de Ingeniería de Tránsito**

*Se pudo verificar la infraestructura vial en el área de estudio con la que cuenta el “Corredor a Cuayantla”, presenta unas condiciones físicas y geométricas en estado de terracería, sin pavimento, con una sección vial variable, no óptimas para la circulación peatonal y con una total carencia de señalética vial, generando una mala calidad de vida para los vecinos colindantes, y poca accesibilidad para los sectores vulnerables.*

*En la actualidad el corredor se integra por dos vialidades, la primera denominada “Camino a Cuayantla” que va de la Diagonal de la 9 Oriente y Radial a San Antonio Cacalotepec ha Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León, donde convergen las Calles Michatenco, y Calle Francisco I. Madero.*

Y la segunda vialidad denominada Calle Francisco I. Madero que va de Camino a Cuayantla y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León, en donde converge las vialidades 2da. Privada Francisco I. Madero y 1ra. Privada Francisco I. Madero

A continuación, se muestra los sentidos viales de las vialidades existentes que convergen con dichas vialidades.

No.	Vialidad	No. de cuerpos	Observación: sentidos de circulación	Ancho de sección (promedio)
1	Camino a San Antonio	2	Doble sentido	17.00 metros
2	Camino a Cuayantla	1	Doble sentido	10.00 a 12.00 metros
3	Calle Michatenco	1	Doble sentido	8.00 metros
4	1ra. Privada Francisco I. Madero	1	Doble sentido	6.00 a 8.00 metros.
5	2da. Privada Francisco I. Madero	1	Doble sentido	6.00 a 8.00 metros.

#### d) Análisis de Sitio

Para el Análisis de sitio de las vialidades se tomarán **3 (tres) nodos** significativos de análisis de tránsito, en tres días diferentes para determinar las características de movilidad y aforos que determinan las condiciones de la vialidad, de acuerdo a lo siguiente:

#### (1) Nodo Camino a Cuayantla y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León

##### (a) Situación Actual



*La zona se encuentra delimitada por construcciones de varios años donde lo que predomina es la autoconstrucción, para lo cual se deja una sección variable que va de los 9.00 mts a los 10.00 mts. Actualmente la vialidad se encuentra en terracería, por tal motivo no cuenta con señalética horizontal ni vertical lo que ha propiciado que haya incidentes viales, además el tiempo semafórico en la salida de la vialidad es de poco tiempo lo que genera tiempos de espera para salir de la vialidad, generando descontento social.*

*Siendo una de las arterias principales que comunica con la cabecera, no ha recibido la atención necesaria por lo que el pavimento existente se encuentra en condiciones de abandono. Al estar en malas condiciones, el transporte público no pasa por esta zona por lo que solo pasa por la Carretera Federal, esto propicia que las personas que viven en la zona caminan más de 1 km. Al conectarse con una vialidad regional como lo es la Federal Puebla – Huajuapán de León y teniendo un tiempo semafórico muy corto, existe el riesgo para cruce de peatones, y sin señalética adecuada, los incidentes viales son constantes.*

*Dentro de la morfología de la zona se encontró que existen privadas que actualmente se catalogan como servidumbres de paso, teniendo estas una sección muy reducida, tal y como se ilustra en las siguientes imágenes, para mayor entendimiento:*

*(b) Reporte Fotográfico.*

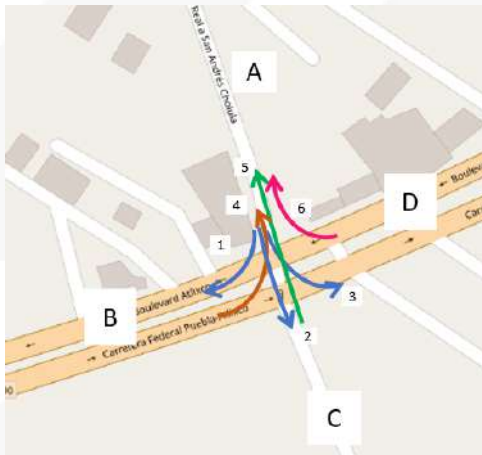




(c) Resultado de Aforos y volúmenes de Hora de Máxima Demanda (HDMD)

Con el propósito de determinar la Hora de Máxima Demanda (HDMD) que presenta la intersección, se contabilizó el volumen vehicular que circula por todos sus accesos y salidas, es decir, se consideraron los volúmenes en todos sus movimientos, tal y como se demuestra en la siguiente imagen:

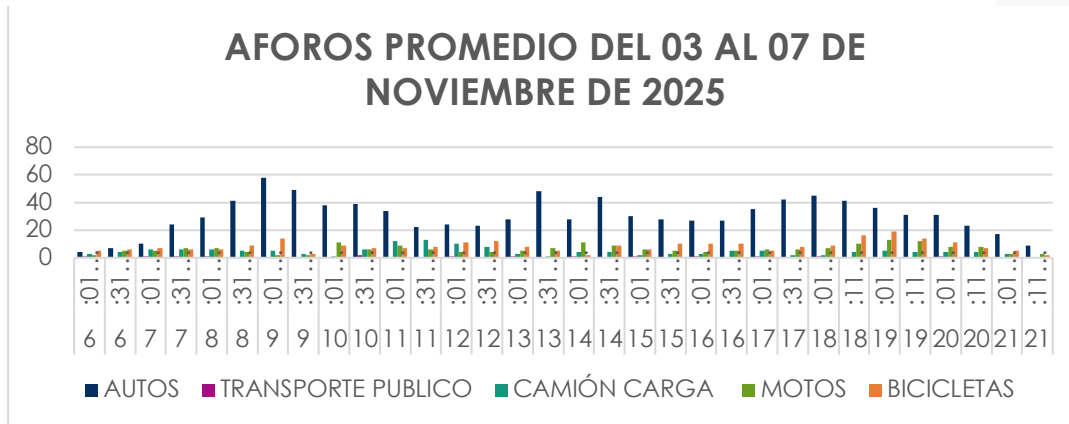
**DISTRIBUCION DE MOVIMIENTOS**



MOVIMIENTOS	
1	A - B
2	A - C
3	A - D
4	B - A
5	C - A
6	D - A

Se hace la consideración de 6 Movimientos de flujo, los cuales, inciden directamente entre las vialidades, y no existe alguno que se considere como complementario. El aforo fue realizado los días 3, 5 y 7 de noviembre de 2025 en un periodo de 6:00 am a 9:00 pm.

Se realizó la distribución de “A” Autos Compactos, “B” Transporte Público, “C” Caminos de Carga, Motocicletas, peatones y Bicicletas, lo que se ejemplifica en las siguientes gráficas e imágenes:



AFOROS PROMEDIO DEL 03 AL 07 DE NOVIEMBRE DE 2025							
ESTACION MAESTRA 1							
CAMINO A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA - HUAJUAPAN DE LEÓN							
MOVIMIENTO DIRECCIONAL	CLASIFICACIÓN VEHICULAR					PEATONES	TOTAL
	A	B	C	BICI	MOTO		
No. 1	63	0	20	29	21	31	133
No. 2	84	7	21	65	61	68	238
No. 3	345	0	29	42	37	131	453
No. 4	111	0	12	64	25	83	212
No. 5	64	7	36	37	27	48	171
No. 6	305	0	28	266	31	29	630
SUMATORIA	972	14	146	503	202	390	1837
PORCENTAJE:	52.91%	0.76%	7.95%	27.38%	11.00%	100.00%	100.00%

CLASIFICACION A (AUTOS COMPACTOS)



MOTOS



CLASIFICACION B (TRANSPORTE PÚBLICO)



BICICLETAS



CLASIFICACION C (TRANSPORTE DE CARGA)



**PRINCIPALES HALLAZGOS:**

- I. Es indispensable considerar dentro del proyecto áreas verdes o áreas arboladas, con el fin de generar microclimas, y mitigar la huella de calor en la vialidad.
- II. Los ciclistas que transitan en la zona son trabajadores que se trasladan en la zona a fábricas y almacenadoras, así como a zonas de vivienda.
- III. Se requiere un diseño adecuado de vialidad en la zona considerando calles completas y priorizando a los peatones y ciclistas.
- IV. Algunos vehículos alcanzan velocidades que no están permitidas, y por las condiciones de la vialidad llegan a levantar polvo.
- V. El semáforo en el tiempo de salida de la vialidad es muy poco por lo que algunos vehículos tienen un mayor tiempo de espera.
- VI. El radio de giro al momento de entrar no es el adecuado ya que se tiene un poste que dificulta la circulación

(d) Hora de Máxima Demanda, de conformidad con lo siguiente:

Fecha de aforo	Volumen (veh/mixtos)	Horario	Periodo del día
03 de noviembre de 2025	62	09:00 a 9:30	Mañana
03 de noviembre de 2025	52	14:00 a 14:30	Medio día - tarde
03 de noviembre de 2025	57	18:00 a 19:00	Tarde
05 de noviembre de 2025	65	08:00 a 10:00	Mañana
05 de noviembre de 2025	56	14:00 a 14:30	Medio día - tarde
05 de noviembre de 2025	55	18:00 a 19:00	Noche
07 de noviembre de 2025	57	08:00 a 10:00	Mañana
07 de noviembre de 2025	65	12:00 a 13:50	Medio día - tarde
07 de noviembre de 2025	55	17:30 a 19:00	Tarde

El transporte de carga entra a una velocidad de 30 km/h, aun con las condiciones deplorables de la vialidad, así mismo, los autos compactos, ingresan a 20 km/h. pero terminan a más de 50 km/h, lo que hace inseguro el traslado la circulación de peatones y ciclistas.

(2) Nudo Calle Francisco I. Madero y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León.

(a) Situación Actual que se ilustra a través de la siguiente imagen:



*La zona se encuentra delimitada por construcciones de varios años donde lo que predomina es la autoconstrucción, para lo cual se deja una sección variable que va de los 9.00 mts a los 10.00 mts. Actualmente la vialidad se encuentra en terracería, por tal motivo no cuenta con señalética horizontal ni vertical lo que ha propiciado que haya incidentes viales, además el tiempo semafórico en la salida de la vialidad es de poco tiempo lo que genera tiempos de espera para salir de la vialidad, generando descontento social.*

*Siendo una de las arterias principales que comunica con la cabecera, no ha recibido la atención necesaria por lo que el pavimento existente se encuentra en condiciones de abandono. Al estar en malas condiciones, el transporte público no pasa por esta zona por lo que solo pasa por la Carretera Federal, esto propicia que las personas que viven en la zona caminan más de 1 km. Al conectarse con una vialidad regional como lo es la Federal Puebla – Huajuapán de León y teniendo un tiempo semafórico muy corto, existe el riesgo para cruce de peatones, y sin señalética adecuada, los incidentes viales son constantes.*

*Dentro de la morfología de la zona se encontró que existen privadas que actualmente se catalogan como servidumbres de paso, teniendo estas una sección muy reducida, sin embargo, es una vialidad de conexión y uno de sus principales puntos atractores es el Complejo de Seguridad, donde se encuentra la secretaria de Seguridad Pública y Protección Ciudadana.*

*(b) Reporte Fotográfico.*

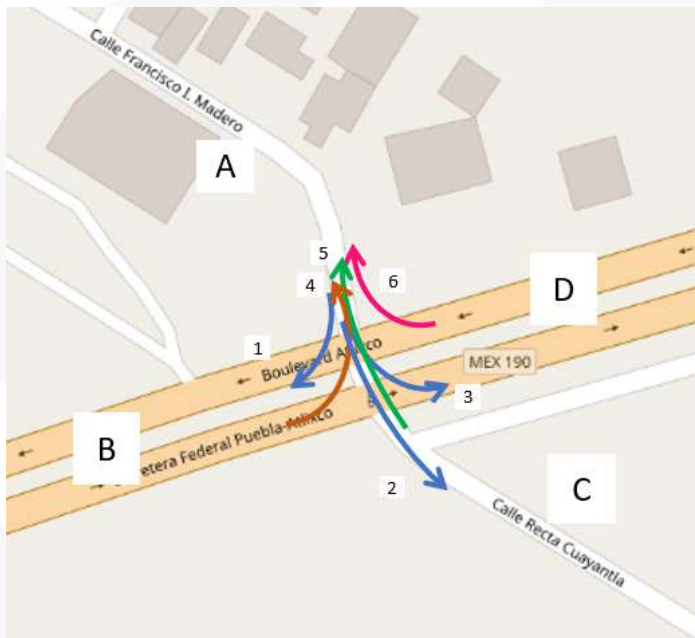




*(c) Resultado de Aforos y volúmenes de Hora de Máxima Demanda (HDMD)*

Con el propósito de determinar la Hora de Máxima Demanda (HDMD) que presenta la intersección, se contabilizó el volumen vehicular que circula por todos sus accesos y salidas, es decir, se consideraron los volúmenes en todos sus movimientos, tal y como se demuestra en la siguiente imagen:

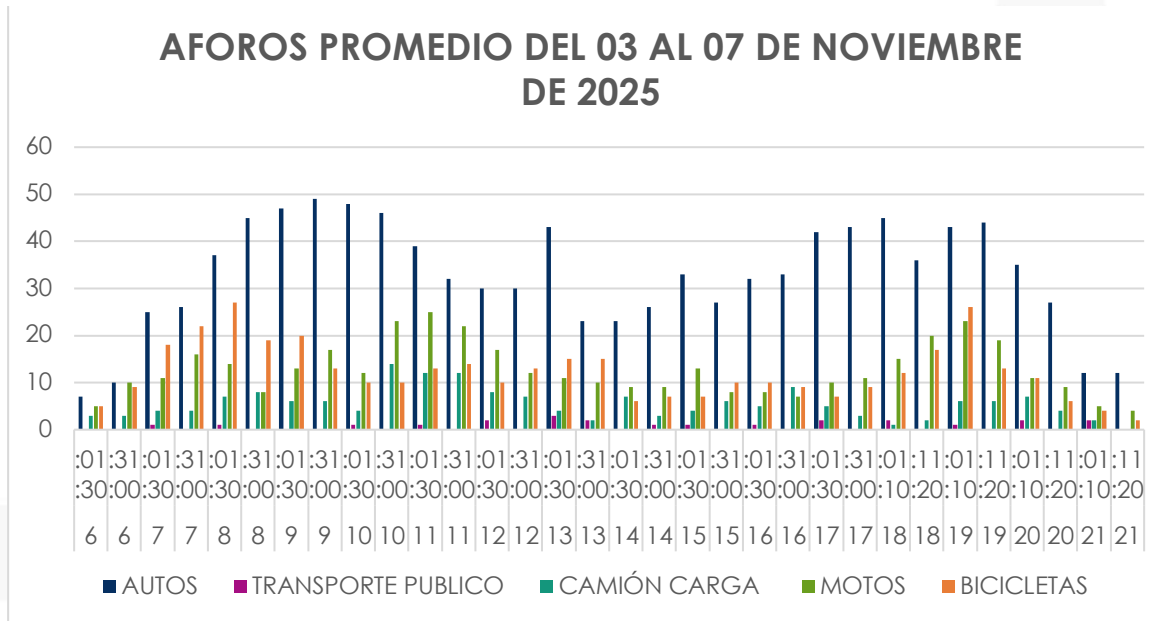
**DISTRIBUCION DE MOVIMIENTOS**



MOVIMIENTOS	
1	A - B
2	A - C
3	A - D
4	B - A
5	C - A
6	D - A

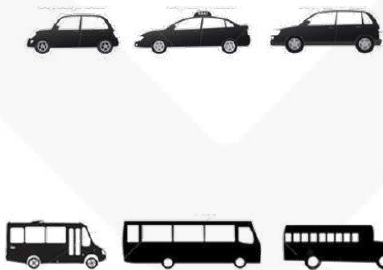
Se hace la consideración de 6 Movimientos de flujo, los cuales, inciden directamente entre las vialidades, y no existe alguno que se considere como complementario. El aforo fue realizado los días 3, 5 y 7 de noviembre de 2025 en un periodo de 6:00 am a 9:00 pm.

Se realizó la distribución de “A” Autos Compactos, “B” Transporte Público, “C” Caminos de Carga, Motocicletas, peatones y Bicicletas, tal y como se ilustra en las siguientes gráficas e imágenes:



AFOROS PROMEDIO DEL 03 AL 07 DE NOVIEMBRE DE 2025							
ESTACION MAESTRA 2							
CALLE FRANCISCO I. MADERO Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA - HUAJUAPAN DE LEÓN							
MOVIMIENTO DIRECCIONAL	CLASIFICACIÓN VEHICULAR					PEATONES	TOTAL
	A	B	C	BICI	MOTO		
No. 1	33	1	20	37	17	28	108
No. 2	56	14	23	85	52	47	230
No. 3	357	0	38	40	46	128	481
No. 4	36	0	24	60	45	33	165
No. 5	49	2	31	108	101	148	291
No. 6	519	6	38	59	146	156	768
SUMATORIA	1050	23	174	389	407	540	2043
PORCENTAJE:	51.40%	1.13%	8.52%	19.04%	19.92%	100.00%	100.00%

CLASIFICACION  
A (AUTOS  
COMPACTOS)  
CLASIFICACION  
B  
(TRANSPORTE  
PÚBLICO)



MOTOS

BICICLETAS



**CLASIFICACION**  
**C**  
**(TRANSPORTE**  
**DE CARGA)**



**PRINCIPALES HALLAZGOS:**

- I. Es indispensable considerar dentro del proyecto áreas verdes o áreas arboladas, con el fin de generar microclimas, y mitigar la huella de calor en la vialidad.
- II. Los ciclistas que transitan en la zona son trabajadores que se trasladan en la zona a fábricas y almacenadoras, así como a zonas de vivienda.
- III. Se requiere un diseño adecuado de vialidad en la zona considerando calles completas y priorizando a los peatones y ciclistas.
- IV. Algunos vehículos alcanzan velocidades que no están permitidas, y por las condiciones de la vialidad llegan a levantar polvo.
- V. El semáforo en el tiempo de salida de la vialidad es muy poco por lo que algunos vehículos tienen un mayor tiempo de espera.
- VI. El radio de giro al momento de entrar no es el adecuado ya que se tiene un poste que dificulta la circulación

(a) Hora de Máxima Demanda

Fecha de aforo	Volumen (veh/mixtos)	Horario	Periodo del día
03 de noviembre de 2025	70	09:00 a 9:30	Mañana
03 de noviembre de 2025	63	14:00 a 14:30	Medio día - tarde
03 de noviembre de 2025	61	18:00 a 19:00	Tarde
05 de noviembre de 2025	72	08:00 a 10:00	Mañana
05 de noviembre de 2025	61	14:00 a 14:30	Medio día - tarde
05 de noviembre de 2025	69	18:00 a 19:00	Noche
07 de noviembre de 2025	63	08:00 a 10:00	Mañana
07 de noviembre de 2025	71	12:00 a 13:50	Medio día - tarde
07 de noviembre de 2025	60	17:30 a 19:00	Tarde

El transporte de carga entra a una velocidad de 30 km/h, aun con las condiciones deplorables de la vialidad, así mismo, los autos compactos, ingresan a 20 km/h. pero terminan a más de 50 km/h, lo que hace inseguro el traslado la circulación de peatones y ciclistas.

### (3) Nodo Radial a San Antonio y Camino a Cuayantla

(a) Situación Actual, que se ilustra a continuación:



*Esta intersección es uno de los puntos en conflicto más significativos de la zona, ya que en el concurren dos vialidades importantes con características similares que conectan a dos puntos del municipio, y en horarios pico sufren de saturación, sin embargo, el flujo vehicular con mayor afluencia es en el sentido de la Diagonal de la 9 Oriente.*

*Actualmente la zona no cuenta con señalética horizontal ni vertical lo que propicia accidentes viales, generando descontento social.*

*Dentro de la morfología de la zona se encontró que la sección es variable, sin embargo, en esta zona algunos vecinos ya respetaron la restricción a 28.00 metros que es una restricción que se contempló dentro del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable para el municipio de San Andrés Cholula, de fecha de publicación 06 de febrero de 2008, sin embargo se encontró autoconstrucciones que no respetaron esta restricción y algunos predios identificados solo cuentan con malla ciclónica, en espera de liberación de la vialidad.*

*Las condiciones de la vialidad al no ser aptas para el transporte público, solo cuenta con una ruta que transita por Camino a Cuayantla, por lo que, la población que vive ahí debe caminar más de 1.00 km para tomarlo, toda vez que la única ruta que pasa es por camino a Cuayantla en un lapso de 30 a 45 entre unidad, lo que genera que los habitantes de la zona tengan que tomar otras alternativas.*

(a) Reporte Fotográfico.

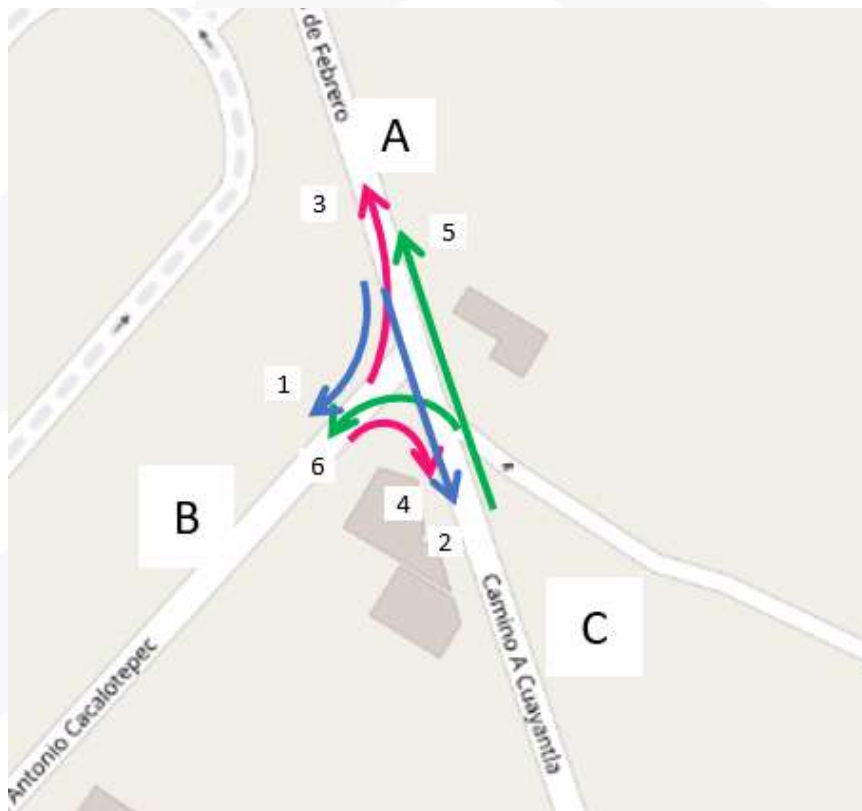




(b) Resultado de Aforos

Con el propósito de determinar la Hora de Máxima Demanda (HDMD) que presenta la intersección, se contabilizo el volumen vehicular que circula por todos sus accesos y salidas, es decir, se consideraron los volúmenes en todos sus movimientos, tal y como se ilustra en las siguientes tablas e imágenes:

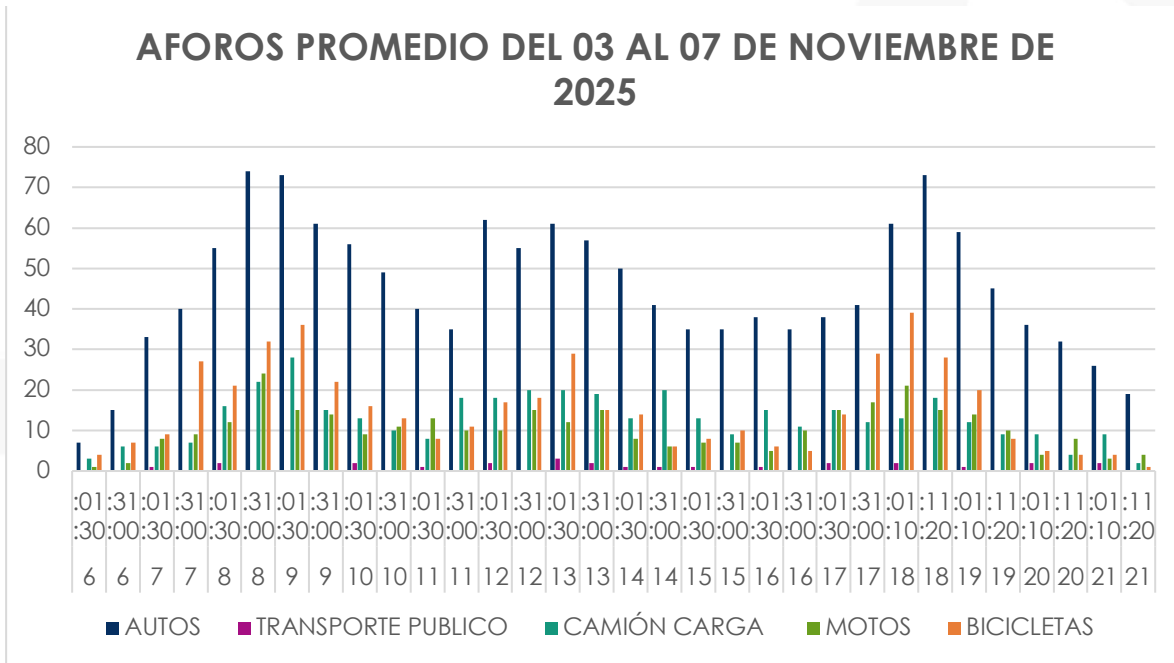
**DISTRIBUCION DE MOVIMIENTOS**



MOVIMIENTOS	
1	A - B
2	A - C
3	B - A
4	B - C
5	C - A
6	C - B

Se hace la consideración de 6 Movimientos de flujo, los cuales, inciden directamente entre las vialidades, y no existe alguno que se considere como complementario. El aforo fue realizado los días 3, 5 y 7 de noviembre de 2025 en un periodo de 6:00 am a 9:00 pm.

Se realizó la distribución de “A” Autos Compactos, “B” Transporte Público, “C” Caminos de Carga, Motocicletas, peatones y Bicicletas, de conformidad con las siguientes gráficas e imágenes:



AFOROS PROMEDIO DEL 03 AL 07 DE NOVIEMBRE DE 2025							
ESTACION MAESTRA 3							
RADIAL A SAN ANTONIO Y CAMINO A CUAYANTLA							
MOVIMIENTO DIRECCIONAL	CLASIFICACIÓN VEHICULAR					PEATONES	TOTAL
	A	B	C	BICI	MOTO		
No. 1	396	1	99	116	70	52	682
No. 2	138	14	49	69	62	78	332
No. 3	646	0	143	188	102	81	1079
No. 4	67	0	31	12	10	29	120
No. 5	129	5	58	32	26	29	250
No. 6	61	6	33	69	64	76	233
SUMATORIA	1437	26	413	486	334	345	2696
PORCENTAJE:	53.30%	0.96%	15.32%	18.03%	12.39%	100.00%	100.00%

CLASIFICACION  
A (AUTOS  
COMPACTOS)  
CLASIFICACION  
B



MOTOS



(TRANSPORTE  
PÚBLICO)  
CLASIFICACION  
C



BICICLETAS



(TRANSPORTE  
DE CARGA)



### PRINCIPALES HALLAZGOS:

I. Es indispensable considerar dentro del proyecto áreas verdes o áreas arboladas, con el fin de generar microclimas, y mitigar la huella de calor en la vialidad.

II. Los ciclistas que transitan en la zona son escolares, trabajadores y amas de casa los cuales se trasladan directamente a la cabecera, así como a zonas de vivienda.

III. Se requiere de un buen diseño de vialidad en la zona considerando calles completas y priorizando a los peatones y ciclistas.

IV. Algunos vehículos alcanzas velocidades que no están permitidas, y por las condiciones de la vialidad llegan a levantar polvo, generando un malestar social.

V. Al ser una vialidad de interconexión algunos vehículos se trasladan por la proyección de la Calle 15 Oriente, que es una vialidad que también conecta con San Pedro Cholula.

(a) Hora de Máxima Demanda, tal y como se establece en la siguiente tabla:

Fecha de aforo	Volumen (veh/mixtos)	Horario	Periodo del día
03 de noviembre de 2025	116	08:30 a 9:00	Mañana
03 de noviembre de 2025	118	12:00 a 13:50	Medio día - tarde
03 de noviembre de 2025	100	17:30 a 19:00	Tarde
05 de noviembre de 2025	120	08:30 a 9:00	Mañana
05 de noviembre de 2025	96	13:00 a 13:30	Medio día - tarde
05 de noviembre de 2025	106	18:00 a 18:30	Noche
07 de noviembre de 2025	96	08:00 a 10:00	Mañana
07 de noviembre de 2025	125	12:00 a 13:50	Medio día - tarde
07 de noviembre de 2025	97	17:30 a 19:00	Tarde

El transporte de carga baja a una velocidad de 40 km/h, aun con las condiciones deplorables de la vialidad, así mismo, los autos compactos, ingresan a 20 km/h. pero salen a más de 50 km/h, lo que hace inseguro el traslado, la circulación de peatones y ciclistas.

#### e) Factor de la Hora de Máxima Demanda

Dentro del volumen horario de máxima demanda, existen periodos cortos dentro de la hora con tasas de flujo muchos mayores a las de la hora misma. Para la hora de máxima demanda, se llama Factor de la Hora de Máxima Demanda (FHMD) a la relación entre el volumen horario de máxima demanda y el flujo máximo  $q_{max}$ , que se presenta durante un periodo dado dentro de dicha hora.

Expresándose como:

$$FHMD = \frac{VHMD}{N(q_{m\acute{a}x})_{15}}$$

Dónde:

VHMD: Volumen Horario de Máxima Demanda.

N: número de periodos durante la hora de máxima demanda.

$q_{m\acute{a}x}$ : flujo máximo durante 30 minutos.

El factor de la hora de máxima demanda es un indicador de las características del flujo de tránsito en periodos máximos. Indica la forma como están distribuidos los flujos máximos dentro de la hora. Valores menores que la unidad indican concentraciones de flujos máximos en periodos cortos de tiempo.

#### Camino a Cuayantla y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León

$$FHMD = \frac{65}{6(52)_{30}} = 0.8$$

#### Calle Francisco I. Madero y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León

$$FHMD = \frac{72}{6(60)_{30}} = 0.830$$

#### Radial a San Antonio y Camino a Cuayantla

$$FHMD = \frac{125}{6(96)_{30}} = 0.768$$

Este factor tiene un rango que varía entre 0 y 1, considerando a la unidad como una distribución constante y homogénea, es decir, la hora de máxima demanda en la vialidad presenta una relativa homogeneidad en sus flujos, mismo efecto se presenta en todos los horarios; estos valores son muy similares debido al bajo volumen y bajas velocidades que actualmente presenta el Camino a San Antonio.

Con el objetivo de apreciar un panorama general de los volúmenes vehiculares en el sistema vial que rodea al área del proyecto se realizó el diagrama de volúmenes en este horario.

#### f) Análisis de Capacidad y Niveles de Servicio Actuales

El análisis de capacidad tiene como finalidad conocer las condiciones en que actualmente se encuentra operando la vialidad en estudio. En general la capacidad de una infraestructura se define como la máxima razón horaria, en la cual los vehículos pueden pasar por un punto, una sección uniforme o un carril de una vialidad durante un periodo de tiempo dado bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y de los controles de este.

Para determinar las condiciones operacionales del sistema vial que se encuentra en el área de influencia del proyecto, se determinará el nivel de servicio con que funcionan las vialidades que conforman dicho sistema, para esto se tomaron en consideración las condiciones geométricas, de tránsito, de señalización y de semaforización de cada una de las vías e intersecciones. Este análisis se realizó bajo las condiciones actuales de operación de tránsito.

Es importante mencionar que el nivel de servicio es una medida cuantitativa, la cual tiene como base las demoras ocasionadas a los usuarios, que de forma directa refleja como el usuario percibe la calidad de la infraestructura vial por la que circula.

El nivel de servicio (de acuerdo con el Manual de Capacidad Vial) se representa con las letras de la “A” a la “F”, siendo la “A” el mejor nivel de servicio y se refiere a un flujo de circulación excelente, sin congestión y demoras, mientras que la “F” indica el nivel más crítico y se refiere a un flujo de circulación forzada a baja velocidad ocasionando grandes filas y congestiones vehiculares. Para mayor comprensión de los niveles de servicio, a continuación, se muestra cada uno de ellos y sus características.

Nivel de servicio	Características de la circulación Vehicular
A	Flujo libre.
B	Estable sin problemas de circulación.
C	Estable.
D	Poco estable.
E	Inestable, al máximo volumen que puede circular.
F	Forzada, existen detecciones frecuentes y largas filas.

**Nivel de Servicio “A”:** Representa una circulación a flujo libre, con volúmenes de tránsito bajos y velocidades altas. La densidad es baja y la velocidad depende del deseo de los conductores dentro de los límites impuestos y bajo las condiciones físicas de las vías.

**Nivel de Servicio “B”:** Corresponde a un flujo estable, con velocidades de operación que comienzan a restringirse por las condiciones del tránsito. Los conductores tienen libertad razonable para elegir sus velocidades y el carril de operación.

**Nivel de Servicio “C”:** Pertenece al rango del flujo estable, pero las velocidades y posibilidades de maniobras están más estrechamente controladas por los altos volúmenes de tránsito.

**Nivel de Servicio “D”:** Representa una circulación de densidad elevada, aunque poco estable. La velocidad y libertad de maniobra quedan seriamente restringidas y el conductor o peatón experimenta un nivel general de comodidad y conveniencia bajo. Los pequeños incrementos de flujo ocasionan problemas de funcionamiento.

**Nivel de Servicio “E”:** El funcionamiento está en él o cerca del límite de su capacidad. La circulación es inestable, debido a que los pequeños aumentos del flujo o ligeras perturbaciones del tránsito producen colapsos.

**Nivel de Servicio "F":** Representa condiciones de flujo forzado. Esta situación se produce cuando la cantidad de tránsito que se acerca a un punto excede la cantidad de tránsito que se acerca a un punto, excede la cantidad que puede pasar por él. En estos lugares se forman filas, donde la operación se caracteriza por la existencia de ondas de parada y arranque, extremadamente inestables.

Cabe hacer mención que dicho análisis se llevó a cabo con el volumen detectado el día del aforo, haciendo énfasis en que la vialidad se encuentra en operación de manera normal, aun con las condiciones de la misma, la cual no se encuentra consolidada, razón por la cual el flujo vehicular cuenta con un alto porcentaje de vehículos de carga, este escenario podría cambiar, al menos en los fines de semana y una vez que el proyecto entre en operación ya que sería una salida viable para la Cabecera Municipal garantizando un proyecto adecuado para una vialidad segura, de conformidad con lo siguiente:

No.	Intersección	VHMD*	Nivel de servicio de la vialidad
1	Camino a Cuayantla y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León	65	D
2	Calle Francisco I. Madero y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León	72	D
3	Radial a San Antonio y Camino a Cuayantla	125	A

\* Realizamos el análisis considerando el Volumen Horario de Máxima Demanda (VDMD) arrojado por los aforos, puesto que es con este volumen en donde se presentarán las mayores demoras, provocadas por las reducciones en las velocidades de circulación y por la realización de maniobras de vueltas y rebases.

Las intersecciones cuentan con un nivel de servicio malo; se encuentran funcionando a su capacidad y en la zona de acceso de la Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León ya presenta conflictos de capacidad, debido a que nos encontramos con puntos de convergencia y divergencia en los carriles de circulación, situación que podrá cambiar una vez que se modifiquen las características geométricas de la intersección.

## 8) EVALUACION OPERACIONAL EN CONDICIONES DEL PROYECTO

### a) Volúmenes de Tránsito en Condiciones futuras

Para determinar las condiciones en las que operará el sistema vial en condiciones futuras, se determinará el nivel de servicio de la vialidad. Este análisis se realizó bajo las condiciones de operación en las horas de máxima demanda detectada en el aforo (por ser esta la mayor del día).

Con el conocimiento del estado actual que guarda la operación del tránsito en el área de estudio, se estableció un escenario operativo que permita analizar el estado futuro de dicho tránsito con y sin proyecto; las premisas para este análisis se enlistan a continuación:

- La red vial de estudio no modificará sus características físicas previstas por el Gobierno Estatal, Municipal y/o la Junta Auxiliar.
- La tasa de crecimiento poblacional y/o vehicular permanecerá constante.

El impacto de los proyectos a implementar, al momento de evaluar los volúmenes de tránsito promedio diario, tienden a modificar el escenario, situación que cambiara significativamente el nivel de servicio actual, de conformidad con lo siguiente:

No.	Intersección	VHMD*	Nivel de servicio de la vialidad
1	Camino a Cuayantla y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León	467	B
2	Calle Francisco I. Madero y Carretera Federal Puebla – Huajuapán de León	342	B
3	Radial a San Antonio y Camino a Cuayantla	430	A

Derivado de lo anterior se aprecia lo siguiente:

- Al mejorar el nivel de servicio de la vialidad con un proyecto de mejoramiento, esta cambia su estatus, lo cual es a 5 y 10 años, el nivel de servicio no tendrá modificación alguna, es decir las demoras generadas en el periodo pico no tendrán un aumento considerable y mejorara la situación actual.
- El nivel de servicio que se tiene actualmente se encuentra con características de alta demanda por lo que es indispensable mejorar su nivel y propiciar mejores condiciones de vida para las personas que transitan en la zona.

#### b) Mejoras Necesarias para la operación Aceptable de la Vialidad

Teniendo como eje rector en materia de movilidad, el diseño y la optimización de los espacios públicos, el proyecto denominado “Corredor Radial a Cuayantla” se está considerando como una vialidad primaria y colectora.

Por lo que revisando los antecedentes contenidos en el acervo documental de la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable y con forme a Acta de Sesión Extraordinaria de Cabildo de la Administración Pública Municipal periodo 2024-2027, celebrada el veintiséis de septiembre del año 2025, que mediante “PUNTO CUARTO DE ORDEN DEL DIA” se expuso para análisis y discusión el reconocimiento y registro de la vialidad denominada “Corredor Radial a Cuayantla”, y en consecuencia se dictamino el reconocimiento de las mismas, misma que se le instruye a la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable para que realice el registro correspondiente en la Cartografía municipal y que sean contempladas como vialidades públicas.

Derivado de lo anterior se observó que dichas vialidades presentan una sección vial variable, de acuerdo con las condiciones actuales de la misma, considerando que en algunos tramos ya se encuentra delimitado por construcciones, así mismo, es indispensable cubrir las necesidades mínimas de movilidad con el fin de mejorar la calidad de vida de la zona.

De conformidad a la información recabada en campo, se observó que la afluencia de ciclistas incrementa en las horas pico, es decir en las entradas y salidas de las escuelas y trabajos, por lo que es indispensable proveer de infraestructura ciclista y peatonal que ponga como principal actor de la movilidad al peatón y al ciclista.

Asimismo, es obligación de los Ayuntamientos la revisión y en su caso actualización de los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población y Planes Parciales de Desarrollo Urbano, cuando se detecten omisiones, errores o falta de congruencia en sus disposiciones de conformidad a la reglamentación aplicable, y con las políticas públicas en materia de movilidad.

Teniendo como antecedentes los problemas políticos y sociales que ha tenido el desarrollo de la actualización de dicho instrumento de planeación, la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable, a través de la Dirección de Medio Ambiente y Espacio Público, lleva a cabo la actualización del **sistema vial programático**, revisando secciones viales y niveles de servicio.

Es por eso que, la determinación de la **Sección Vial** para esta zona deberá cumplir con los principios de movilidad y de una calle completa, y que para su ejecución se considera una sección menor a la proyección vial que se le ha marcado a predios que colindan con dicha vialidad, derivado del análisis anteriormente citado, por lo que a continuación se especifica que sección deberá considerarse para esta vialidad.

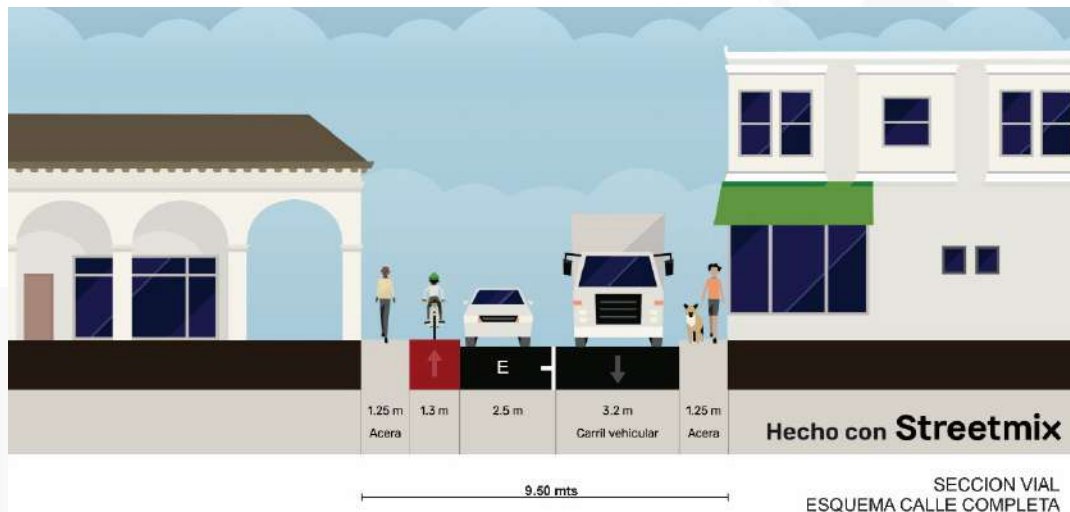
### c) Sección Vial Propuesta

La vialidad denominada **Camino a Chayanta** se compone de dos tramos:

- **Tramo 1** que va del cadenamiento **0+000.00** al cadenamiento **1+429.83** se contempla con una sección de **15.00 mts** entre paramentos, considerando banquetas con una sección entre **1.40 mts y 1.80 mts**, delimitadas por un área de franja verde de **0.40 mts**, la cual delimita un área de ciclo vía bidireccional de **2.40 mts**, siendo un área mixta con prioridad ciclista, así mismo, se contempla una franja de estacionamiento en cordón de **2.50 mts**, en donde se contemplan bahías de protección en los cruces vehiculares los cuales fungirán como jardines de lluvia y/o jardines polinizadores, se contempla tener un carril de circulación por cada sentido de **3.25 mts**, como mínimo, con el fin de que por dicha vialidad puedan circular todo tipo de transporte privado y de Carga, de acuerdo con croquis anexo:



- **Tramo 2** que va del cadenamiento **1+429.83** al cadenamiento **2+057.46**, se considera una sección de **9.50 mts** a paramentos, considerando banquetas con una sección mínima de **1.25 mts** en ambos lados de la vialidad, un ciclo carril mínimo de **1.30 mts** con prioridad peatonal, se contempla una franja de estacionamiento en cordón de **2.50 mts** en donde se contemplan bahías de protección en los cruces vehiculares los cuales fungirán como jardines de lluvia y/o jardines polinizadores, se contempla tener un carril de circulación de un solo sentido de **3.20 mts** como mínimo, con el fin de que por dicha vialidad puedan circular todo tipo de transporte privado y de Carga, de acuerdo con croquis anexo:



Para la vialidad denominada **Calle Francisco I. Madero** se tiene una sección proyectada de **9.50 mts** a paramentos, considerando banquetas con una sección mínima de **1.25 mts** en ambos lados de la vialidad, un ciclo carril mínimo de **1.30 mts** con prioridad peatonal, se contempla una franja de estacionamiento en cordón de **2.50 mts** en donde se contemplan bahías de protección en los cruces vehiculares los cuales fungirán como jardines de lluvia y/o jardines polinizadores, se contempla tener un carril de circulación de un solo sentido de **3.20 mts** como mínimo, con el fin de que por dicha vialidad puedan circular todo tipo de transporte privado y de Carga, de acuerdo con croquis anexo:



## 9) REQUERIMIENTOS TECNICOS NORMATIVOS

Así mismo el diseño de la vialidad deberá de apegarse a los criterios de movilidad incluyente con base en los Artículos 54, 67, 71, 72, 73, 74 y 75 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, artículos 1,3, 4,11, 31, 35, 36, 37, 49 y 50 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; 6, 23, 24, 25, 26, 82, 86, 87, 88 y 89 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, apegarse a las Normas NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de septiembre de 2023 y NOM-086-SCT2-2023, Señalamiento y Dispositivos para Protección en Zonas de Obras Viales y NOM-004-SEDATU-2023 Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación; y cumplir con los siguientes requerimientos:

- **Infraestructura Peatonal:** la sección mínima de banqueta libre de obstáculos no será menor a 1.20 mts;

Para dar protección a los peatones y controlar la velocidad de los vehículos se deberán contemplar en el proyecto reductores de velocidad a nivel de banqueta, con una mínima distancia entre ellos de 50.00 mts. aproximadamente.

- **Accesos Vehiculares:** el diseño de los accesos vehiculares deberá garantizar la continuidad transversal y longitudinal del nivel y anchura de la franja de circulación peatonal. queda estrictamente prohibido con el fin de dar acceso a vehículos, rebajar el nivel de la franja de circulación peatonal para hacer rampas para vehículos, construir rampas sobre la franja de circulación peatonal de las banquetas; cuando se requiera implementar rampas de tránsito vehicular para acceder a los predios adyacentes a las banquetas, las rampas se construirán únicamente sobre la franja mixta, sin rebasar el área destinada a la circulación peatonal, las rampas de tránsito vehicular podrán sobresalir sobre el arroyo vehicular un máximo de 0.20 mts., la franja de circulación peatonal deberá estar claramente delimitada de las rampas vehiculares, por lo que mantendrá el mismo nivel y tratamiento de piso a lo largo de toda la banqueta. lo anterior con el objetivo de inducir a los conductores a ceder el paso a los peatones.

- **Rampas Peatonales:** en todas las esquinas de la banqueta deberán existir rampas peatonales con una pendiente del 6%, equivalente a un ángulo de  $3^{\circ} 36'$  y no mayor al 8% equivalente a un ángulo de  $4^{\circ} 34'$  para salvar el desnivel hacia el arroyo vehicular. entre el inicio de la rampa y la fachada o elemento equivalente, deberá haber al menos 1.00 m libre de obstáculos y sin pendiente alguna, para permitir el cruce peatonal continuo o el giro, en su caso, de sillas de ruedas. las rampas deberán tener una superficie con material o textura antiderrapante, firme y uniforme. todas las rampas deberán estar contenidas al interior de los cruces peatonales y estar alineadas entre una banqueta y otra, respetando las líneas de deseo peatonal en las intersecciones. las rampas deberán iniciar y terminar a nivel de piso, sin embargo, cuando sea necesario, podrán presentar un desnivel de 1 cm respecto al arroyo vehicular con la finalidad de evitar encharcamientos. en todos los casos, deberá garantizarse el drenaje adecuado de las aguas pluviales en la zona. los dispositivos de control de tránsito, infraestructura, registros o similares deberán ubicarse a una distancia mayor de 1.00 m de las rampas peatonales para permitir un acceso libre hacia las mismas. deberá asegurarse un trayecto directo y accesible entre la franja de circulación de la banqueta y el cruce peatonal, por lo que queda estrictamente prohibida la construcción e implementación de barreras físicas como muretes o barras de contención en las esquinas, con excepción de bolardos.

*Es de destacar que, a menudo, la decisión a la hora de determinar las características de una rotonda depende de la existencia de tránsito de peatones y del volumen de este. De hecho, una rotonda es de por sí (y por su propia geometría) un inconveniente para los peatones, a los que obliga a realizar desplazamientos más largos, sitúa en una posición de mayor inseguridad ante la salida de los vehículos y además inutiliza el espacio central de la intersección.*

- **Infraestructura Ciclista:** la implementación de la infraestructura ciclista en este proyecto se recomienda ciclo carril debiendo ser una zona de baja velocidad vehicular no mayor a 40 km/h.

*Deberá cumplir lo que establecen las normas NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de septiembre de 2023 y NOM-086-SCT2-2023, Señalamiento y Dispositivos para Protección en Zonas de Obras Viales, del 14 de noviembre de 2023, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.*

- **Tratamiento de Paisajismo:** La especial particularidad de las bahías de protección y las implementaciones en la vialidad, determinan un tratamiento específico para cada una, desde el tipo de tratamiento en el subsuelo, así como, el tipo de vegetación que se requiere es por eso que para este proyecto se considera la implementación de arbolado que no dañe la estructura del pavimento, como es el caso de la especie arbórea denominada "Astronómica" de conformidad a la siguiente información;

*Forma. Árbol*



*Flor*



<i>Floración</i>	<i>Junio - Agosto</i>
<i>Resistencia a la Sequia</i>	<i>Media</i>
<i>Altura de Pecho</i>	<i>0.30 M – 0.90 M</i>
<i>Altura</i>	<i>Hasta 6 M</i>
<i>Proyección de Copa</i>	<i>5 – 6 M</i>
<i>Raíz</i>	<i>Tipo Oblicuo Con Raíces Laterales Iguales O Fasciculadas, Lo Que Significa Que Las Raíces Se Extienden Lateralmente Desde El Tronco, Formando Haces O Grupos. No Suelen Ser Invasivas.</i>
<i>Marco de Plantación</i>	<i>4 – 6 M</i>

- Favorece la percepción de la intersección.
- Permite señalar cambios en el espacio urbano.
- Permite la coexistencia de diferentes usos y funciones en la rotonda y sus alrededores y la de distintos usuarios.
- Crea puntos de referencia dentro de la población (señalando lugares importantes como cruces entre avenidas o la entrada a algún punto de interés).
- Convierte la intersección en un lugar agradable y más atractivo para los ciudadanos.
- Identifica un espacio público, pudiendo marcar una pérdida de linealidad, una frontera entre barrios, una puerta, un símbolo especial, una plaza, etc.

- **Radios de Giro:** de conformidad a la información recabada en campo, en la zona de estudio existen varias bodegas de almacenamiento, fabricas e industrias, destinadas a la fabricación de elementos de concreto, luminarias, y elementos de acero, que por su funcionalidad requieren que sus insumos sean surtidos por **tractocamiones articulados, T2S1 y T2-S2** que son de grandes dimensiones.

Derivado de lo anterior se propone que para el proyecto de la vialidad conocida como Francisco I. Madero sea considerada en **un solo sentido** el cual se desarrolle de Oriente a Poniente y que se lleven a cabo las adecuaciones pertinentes en el entronque con la Carretera Federal Puebla- Huajuapán de León, para lo cual se anexa propuesta de radio de giro.



*Así mismo, en virtud de que la Vialidad denominada Camino a Cuayantla, en su Tramo dos presenta las mismas características, por lo que se propone que sea considerada de **un solo sentido** con un desarrollo de Poniente a Oriente, por lo que se propone una modificación en el entronque con Calle Francisco I. Madero, mismo que se propone en la siguiente grafica.*



### 10) ANALISIS DE AFECTACIONES

Con el objeto de que al momento de que sea ejecutada la obra del proyecto denominado “**Corredor Radial a Cuayantla**” se tenga un derecho de vía liberado, así mismo tener una certeza técnica y jurídica de la superficie que va a ser intervenida, es indispensable considerar una **superficie de afectación**, que le de esta certeza a los propietarios y colindantes de la vialidad, de la superficie que será destinada para dicha obra.

Derivado de lo anterior, personal de la Jefatura de Geomática de la Dirección Administración del Suelo y personal de la Jefatura de Gestión Vial de la Dirección de Medio Ambiente y Espacio Público, realizaron un análisis detallado de la superficie que se destinará para la ejecución de la obra la cual será de **34,160.169 m<sup>2</sup>**, misma que se describe a continuación en el cuadro de construcción anexo.



CUADRO DE CONSTRUCCIÓN						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS U T M	
EST	PV				Y	X
				1	2105701.681	574087.534
1	2	S 72°d25'28.02" W	0.81	2	2105701.436	574086.762
2	3	S 18°d29'26.64" E	7.871	3	2105693.972	574089.258
3	4	S 18°d15'39.00" E	105.504	4	2105593.781	574122.317
4	5	S 19°d39'27.06" E	115.686	5	2105484.837	574161.233
5	6	S 18°d25'00.18" E	7.801	6	2105477.435	574163.698
6	7	S 23°d34'09.11" E	2.476	7	2105475.165	574164.688
7	8	S 19°d38'39.13" E	17.954	8	2105458.256	574170.724
8	9	S 19°d19'43.37" E	28.056	9	2105431.782	574180.010
9	10	S 16°d12'50.16" E	142.727	10	2105294.732	574219.863
10	11	S 19°d02'15.28" E	5.472	11	2105289.559	574221.648
11	12	S 53°d32'00.83" E	1.604	12	2105288.606	574222.937
12	13	S 17°d42'28.62" E	39.14	13	2105251.320	574234.843
13	14	S 22°d01'13.91" E	99.857	14	2105158.747	574272.283
14	15	S 25°d03'49.27" E	53.952	15	2105109.875	574295.139
15	16	S 25°d03'49.25" E	0.115	16	2105109.771	574295.187
16	17	S 32°d40'15.44" E	0.089	17	2105109.696	574295.235
17	18	S 28°d21'56.06" E	0.027	18	2105109.673	574295.248
18	19	S 31°d40'02.85" E	88.299	19	2105034.521	574341.604
19	20	S 38°d32'25.36" E	15.142	20	2105022.677	574351.038
20	21	S 32°d40'15.43" E	59.338	21	2104972.727	574383.070
21	22	S 35°d10'19.24" E	279.482	22	2104744.271	574544.061
22	23	S 35°d16'26.60" E	55.485	23	2104698.974	574576.103
23	24	S 35°d16'26.60" E	0.159	24	2104698.843	574576.195
24	25	S 35°d16'26.60" E	16.954	25	2104685.002	574585.985
25	26	S 33°d31'07.15" E	188.4	26	2104527.932	574690.022
26	27	S 31°d29'38.16" E	102.203	27	2104440.784	574743.413
27	28	S 18°d58'59.59" E	14.482	28	2104427.090	574748.124
28	29	S 17°d49'47.64" E	3.678	29	2104423.589	574749.250
29	30	S 13°d35'24.89" E	3.678	30	2104420.014	574750.114
30	31	S 09°d34'21.00" E	3.689	31	2104416.376	574750.728
31	32	S 05°d46'35.97" E	3.689	32	2104412.706	574751.099
32	33	S 03°d39'39.83" E	90.712	33	2104322.180	574756.891
33	34	S 05°d55'26.83" E	126.116	34	2104196.737	574769.908
34	35	S 04°d33'45.22" E	4.485	35	2104192.267	574770.265
35	36	S 01°d50'22.00" E	4.485	36	2104187.784	574770.409
36	37	S 01°d31'20.32" W	2.958	37	2104184.827	574770.330
37	38	S 35°d06'15.30" W	15.655	38	2104172.019	574761.327
38	39	S 61°d45'05.43" E	6.495	39	2104168.945	574767.048
39	40	S 66°d39'34.78" E	1.59	40	2104168.315	574768.509

40	41	S 06°d41'36.19" W	9.848	41	2104158.534	574767.361
41	42	S 06°d58'50.86" W	76.338	42	2104082.762	574758.083
42	43	S 12°d37'56.20" W	11.387	43	2104071.651	574755.592
43	44	S 09°d29'49.30" W	11.387	44	2104060.420	574753.714
44	45	S 06°d21'42.40" W	11.387	45	2104049.103	574752.452
45	46	S 03°d13'35.50" W	11.387	46	2104037.734	574751.811
46	47	S 00°d05'28.60" W	11.387	47	2104026.347	574751.793
47	48	S 04°d32'05.98" E	0.494	48	2104025.854	574751.832
48	49	S 28°d56'23.71" W	1.281	49	2104024.733	574751.212
49	50	S 05°d44'44.66" E	1.378	50	2104023.363	574751.350
50	51	S 10°d38'01.29" E	6.375	51	2104017.097	574752.527
51	52	S 04°d32'05.98" E	0.546	52	2104016.552	574752.570
52	53	S 08°d12'03.83" E	9.825	53	2104006.827	574753.971
53	54	S 11°d52'01.68" E	9.825	54	2103997.212	574755.992
54	55	S 15°d31'59.53" E	9.825	55	2103987.745	574758.623
55	56	S 19°d03'36.68" E	108.934	56	2103884.783	574794.197
56	57	S 18°d44'56.11" E	21.605	57	2103864.325	574801.141
57	58	S 19°d39'47.12" E	11.154	58	2103853.821	574804.895
58	59	N 67°d45'10.29" E	9.702	59	2103857.494	574813.875
59	60	N 19°d28'41.81" W	6.925	60	2103864.023	574811.565
60	61	N 21°d55'36.54" W	2.734	61	2103866.559	574810.544
61	62	N 19°d03'36.68" W	131.355	62	2103990.713	574767.649
62	63	N 15°d29'24.52" W	9.158	63	2103999.538	574765.203
63	64	N 11°d50'52.34" W	9.158	64	2104008.501	574763.323
64	65	N 08°d12'20.16" W	9.158	65	2104017.565	574762.016
65	66	N 04°d33'47.98" W	9.158	66	2104026.694	574761.287
66	67	N 00°d08'05.49" E	10.965	67	2104037.659	574761.313
67	68	N 03°d17'54.22" E	10.965	68	2104048.606	574761.944
68	69	N 06°d27'42.94" E	10.965	69	2104059.502	574763.178
69	70	N 09°d37'31.67" E	10.965	70	2104070.312	574765.011
70	71	N 12°d47'20.40" E	10.965	71	2104081.005	574767.439
71	72	N 06°d58'50.86" E	55.502	72	2104136.096	574774.184
72	73	N 07°d20'22.28" E	36.108	73	2104171.909	574778.797
73	74	N 25°d14'42.20" E	13.51	74	2104184.129	574784.559
74	75	N 34°d27'24.45" E	8.728	75	2104191.325	574789.497
75	76	N 54°d07'12.04" W	12.645	76	2104198.736	574779.251
76	77	N 05°d55'26.83" W	124.904	77	2104322.973	574766.360
77	78	N 03°d39'39.83" W	90.541	78	2104413.330	574760.578
78	79	N 05°d45'51.47" W	4.327	79	2104417.636	574760.144
79	80	N 09°d34'06.16" W	4.327	80	2104421.903	574759.425

80	81	N 13°d34'12.06" W	4.339	81	2104426.121	574758.407
81	82	N 17°d46'09.15" W	4.339	82	2104430.252	574757.082
82	83	N 18°d58'59.59" W	6.878	83	2104436.756	574754.845
83	84	N 04°d56'25.57" W	0.715	84	2104437.468	574754.784
84	85	N 04°d25'17.11" E	1.306	85	2104438.770	574754.884
85	86	N 13°d46'59.79" E	1.306	86	2104440.038	574755.195
86	87	N 23°d08'42.47" E	1.306	87	2104441.238	574755.709
87	88	N 32°d30'25.15" E	1.306	88	2104442.339	574756.410
88	89	N 41°d52'07.83" E	1.306	89	2104443.312	574757.282
89	90	N 51°d13'50.51" E	1.306	90	2104444.129	574758.300
90	91	N 60°d35'33.19" E	1.306	91	2104444.771	574759.437
91	92	N 69°d57'15.87" E	1.306	92	2104445.218	574760.664
92	93	N 79°d18'58.55" E	1.306	93	2104445.460	574761.947
93	94	N 88°d40'41.23" E	1.306	94	2104445.490	574763.252
94	95	S 81°d57'36.09" E	1.306	95	2104445.308	574764.545
95	96	S 72°d35'53.41" E	0.742	96	2104445.086	574765.254
96	97	S 59°d05'21.64" E	56.807	97	2104415.904	574813.992
97	98	S 58°d39'31.14" E	37.029	98	2104396.644	574845.618
98	99	S 57°d03'03.21" E	64.118	99	2104361.770	574899.423
99	100	S 57°d56'09.18" E	129.937	100	2104292.791	575009.539
100	101	S 58°d05'47.31" E	23.905	101	2104280.157	575029.833
101	102	S 58°d25'24.58" E	17.894	102	2104270.787	575045.077
102	103	S 58°d09'57.05" E	31.174	103	2104254.344	575071.562
103	105	S 51°d39'16.49" E	3.736	105	2104252.034	575074.498
105	106	S 46°d08'51.47" E	3.988	106	2104249.271	575077.374
106	107	S 41°d14'17.41" E	4.913	107	2104245.577	575080.612
107	108	S 46°d47'27.67" E	9.32	108	2104239.196	575087.405
108	109	S 52°d06'02.83" E	7.761	109	2104234.428	575093.529
109	110	S 57°d17'18.41" E	38.856	110	2104213.430	575126.223
110	111	S 31°d22'51.52" W	3.869	111	2104210.127	575124.208
111	112	S 57°d34'43.84" E	6.336	112	2104206.730	575129.557
112	113	N 31°d28'17.67" E	3.836	113	2104210.002	575131.559
113	114	S 57°d17'20.01" E	90.627	114	2104161.027	575207.813
114	115	S 57°d56'22.63" E	39.382	115	2104140.122	575241.189
115	116	S 57°d14'31.23" E	4.704	116	2104137.577	575245.145
116	117	S 57°d49'01.42" E	10.853	117	2104131.796	575254.331
117	118	S 58°d08'47.08" E	22.301	118	2104120.027	575273.273
118	119	S 57°d56'22.63" E	22.65	119	2104108.004	575292.469
119	120	S 53°d26'10.05" E	1.594	120	2104107.055	575293.749
120	121	S 44°d34'48.88" E	1.594	121	2104105.920	575294.867
121	122	S 35°d43'27.70" E	0.523	122	2104105.495	575295.173
122	123	S 23°d06'03.14" E	3.735	123	2104102.060	575296.638
123	124	S 11°d17'38.81" E	4.952	124	2104097.204	575297.608

124	125	S 09°d04'55.79" E	1.627	125	2104095.598	575297.864
125	126	S 07°d45'03.81" E	14.396	126	2104081.334	575299.806
126	127	N 73°d52'10.26" E	13.398	127	2104085.056	575312.677
127	128	N 80°d48'40.09" W	0.13	128	2104085.077	575312.548
128	129	N 70°d50'15.30" W	1.043	129	2104085.419	575311.563
129	130	N 60°d51'50.50" W	1.043	130	2104085.927	575310.652
130	131	N 50°d53'25.71" W	1.043	131	2104086.585	575309.842
131	132	N 40°d55'00.91" W	1.043	132	2104087.373	575309.159
132	133	N 30°d56'36.12" W	1.043	133	2104088.268	575308.623
133	134	N 20°d58'11.32" W	0.86	134	2104089.071	575308.315
134	135	N 07°d34'07.78" W	5.071	135	2104094.097	575307.647
135	136	N 06°d00'34.13" W	10.143	136	2104104.185	575306.585
136	137	N 11°d33'20.96" W	6.823	137	2104110.869	575305.219
137	138	N 57°d41'52.55" W	72.087	138	2104149.391	575244.287
138	139	N 57°d21'35.90" W	26.847	139	2104163.872	575221.680
139	140	N 56°d11'56.02" W	10.181	140	2104169.536	575213.219
140	141	N 56°d09'11.96" W	11.902	141	2104176.165	575203.334
141	142	N 56°d59'39.09" W	5.568	142	2104179.198	575198.665
142	143	N 57°d30'50.94" W	6.283	143	2104182.573	575193.365
143	144	N 57°d38'26.61" W	10.552	144	2104188.220	575184.452
144	145	S 32°d42'41.59" W	0.756	145	2104187.584	575184.043
145	146	N 57°d17'18.41" W	101.043	146	2104242.189	575099.025
146	147	N 52°d06'02.83" W	6.89	147	2104246.421	575093.589
147	148	N 46°d47'27.67" W	8.419	148	2104252.186	575087.452
148	149	N 41°d14'17.41" W	4.621	149	2104255.661	575084.406
149	150	N 46°d04'58.93" W	5.162	150	2104259.241	575080.688
150	151	N 51°d52'58.87" W	5.162	151	2104262.427	575076.627
151	152	N 58°d14'11.29" W	72.999	152	2104300.855	575014.561
152	153	N 57°d56'09.18" W	129.839	153	2104369.782	574904.528
153	154	N 57°d03'03.21" W	64.178	154	2104404.688	574850.673
154	155	N 58°d39'31.14" W	2.906	155	2104406.200	574848.191
155	156	N 53°d43'42.77" W	2.088	156	2104407.435	574846.508
156	157	N 57°d25'24.62" W	16.825	157	2104416.494	574832.330
157	158	N 62°d04'07.25" W	9.114	158	2104420.763	574824.277
158	159	N 58°d39'31.14" W	6.292	159	2104424.036	574818.903
159	160	N 59°d05'21.64" W	24.464	160	2104436.603	574797.913
160	161	N 58°d15'18.99" W	9.21	161	2104441.449	574790.081
161	162	N 58°d48'07.54" W	8.98	162	2104446.101	574782.400
162	163	N 58°d06'36.25" W	14.709	163	2104453.871	574769.911

163	164	N 59°d45'43.79" W	3.701	164	2104455.735	574766.714
164	165	N 58°d21'08.83" W	7.921	165	2104459.891	574759.971
165	166	N 59°d05'21.24" W	17.894	166	2104469.083	574744.618
166	167	N 34°d03'54.01" W	24.805	167	2104489.631	574730.725
167	168	N 30°d33'25.92" W	18.42	168	2104505.493	574721.360
168	169	N 31°d29'38.16" W	35.77	169	2104535.994	574702.673
169	170	N 33°d31'07.15" W	188.895	170	2104693.477	574598.364
170	171	N 35°d16'26.60" W	72.815	171	2104752.923	574556.314
171	172	N 35°d10'19.24" W	279.141	172	2104981.100	574395.520
172	173	N 32°d40'15.43" W	161.477	173	2105117.029	574308.353
173	174	N 25°d03'49.27" W	52.672	174	2105164.741	574286.039
174	175	N 22°d01'13.91" W	46.969	175	2105208.284	574268.429
175	176	N 22°d01'13.91" W	0.19	176	2105208.460	574268.357
176	177	N 22°d01'13.91" W	51.909	177	2105256.582	574248.895
177	178	N 19°d02'15.28" W	45.163	178	2105299.275	574234.163
178	179	N 16°d12'50.16" W	142.765	179	2105436.362	574194.300
179	180	N 19°d19'43.37" W	29.234	180	2105463.948	574184.624
180	181	N 19°d39'04.86" W	110.61	181	2105568.115	574147.426
181	182	N 50°d40'30.49" E	0.651	182	2105568.527	574147.929
182	183	S 58°d18'35.68" E	2.878	183	2105567.015	574150.378
183	184	N 39°d07'25.30" E	1.815	184	2105568.423	574151.523
184	185	N 33°d47'20.08" E	8.769	185	2105575.711	574156.400
185	186	N 59°d37'08.61" W	17.154	186	2105584.387	574141.601
186	187	N 19°d39'27.06" W	15.151	187	2105598.655	574136.504
187	188	N 18°d15'39.00" W	113.012	188	2105705.976	574101.093
188	1	S 72°d25'28.02" W	14.222	1	2105701.681	574087.534
<b>SUPERFICIE = 34,160.169 m<sup>2</sup></b>						

## 11) CONCLUSIONES

De los resultados obtenidos **se concluye** que la construcción del proyecto denominado “**Corredor Radial a Cuayantla**”, al momento de su funcionamiento y operación vehicular a corto, mediano y largo plazo, **mejorará** el nivel de servicio que se tiene en la zona, promoviendo una **movilidad sustentable**, asequible e **incluyente**, y permitirá la interconexión adecuada entre la comunidad de San Bernardino Tlaxcalancingo y Cabecera Municipal.

Así mismo, cabe recalcar que para obtener una mejor calidad de vida es importante que los ayuntamientos subsanen las necesidades básicas de conectividad de los servicios, mercancías y capital humano, mejorando la eficiencia de las actividades de la zona, así mismo, fomentando y fortaleciendo la movilidad no motorizada, con la implementación del esquema de calles completas en el municipio logrando ser un referente en la aplicación de políticas públicas en materia de movilidad urbana.

## SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA

### *Introducción.*

*En los últimos años el municipio de San Andrés Cholula ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes, motivo por el cual es importante planificar la infraestructura vial que contemple los principios establecidos por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, destacando en su Accesibilidad, Calidad, Eficiencia, Equidad, Habitabilidad e Inclusión e Igualdad, que mejoren la calidad de vida de los habitantes mediante el equilibrio del crecimiento físico, social, económico y ambiental.*

*Dentro de la Agenda de Infraestructura Plan Municipal de Desarrollo de San Andrés Cholula 2024-2027, contempla la mejora de las condiciones de conectividad y movilidad en el municipio, con proyectos de alto impacto en beneficio de todas y todos los habitantes de San Andrés Cholula; donde se impulsen proyectos para facilitar la movilidad motorizada y ciclista, esto como respuesta al reto de la regeneración urbana, toda vez que contribuye en la mejora del medio ambiente, promueve hábitos de vida saludable e impulsa un entorno social amigable.*

*La mejora de las condiciones de conectividad y movilidad en el municipio, implica la gestión de proyectos que resulten en la ejecución de trabajos de infraestructura que impacten en satisfacer las necesidades sociales y económicas lo que representa, en sí misma, su carácter de utilidad pública, atendiendo a lo dispuesto por el artículo 6 fracción V tanto de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, como de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla; así como la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla en su artículo 7 fracción V.*

*La Secretaría de Infraestructura del municipio de San Andrés Cholula contempla, entre otras atribuciones la planeación a través de la generación de proyectos de obra que tengan una finalidad social, donde los proyectos contribuyan en atención a los requerimientos sus habitantes, con un desarrollo físico de la ciudad, y con ello mejorar la calidad de vida, la movilidad de los habitantes de la zona en que se ejecute y del municipio en general. Por lo que elaboró el proyecto consiste en la construcción de pavimento asfáltico para la obra denominada: "CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO ASFALTICO EN EL CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CAMINO A SAN ANTONIO CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA- ATLIXCO KM 8 EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO Y SAN ANDRÉS CHOLULA, EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA", vialidades que actualmente se encuentran en malas condiciones y no cuentan con una estructura vial, dificultando la circulación de peatones y vehículos.*

*La ejecución del proyecto antes mencionado surge con base a la Sesión Extraordinaria de Cabildo de fecha 26 de septiembre de 2025, en la cual dictaminó el reconocimiento de vialidades para el proyecto "CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA", la cual incluye las vialidades siguientes:*

- Camino a Cuayantla tiene una longitud de 2,057.46 m, dividido en dos tramos; en el tramo 1 es del cadenamiento 0+000.00 al cadenamiento 1+429.83, con una sección vial de 15.00 m entre paramentos; el tramo 2 del cadenamiento 1+429.83 al cadenamiento 2+057.46 tiene una sección vial de 9.50 m entre paramentos.
- Calle Francisco I. Madero, con una longitud de 689.35 m. comprende en la bifurcación de camino a Cuayantla a carretera Federal Puebla-Atlixco, del cadenamiento 2+057.46 al cadenamiento 2+746.81, con una sección vial de 9.50 m entre paramentos.

Para mayor entendimiento, se ilustra la siguiente imagen:



#### *Justificación de Obra.*

*El proyecto de "pavimentación" en el corredor Radial a Cuayantla, rehabilitará y mejorará la seguridad vial, disminuirá el riesgo de accidentes, reducirá el tiempo de traslado, mejorará la movilidad de los ciudadanos y fortalecerá la economía local.*

*Con los trabajos de pavimentación en el corredor Radial a Cuayantla, además de satisfacer la demanda de la comunidad respecto al mejoramiento de las vialidades, de la imagen urbana y al mismo tiempo mejorar la calidad de vida de los habitantes de este municipio, se busca; no solo solucionar el problema existente sino también planificar el desarrollo socio-económico de la zona, haciendo que la vialidad sea un eje troncal de comunicación durable que soporte el crecimiento del tráfico en los próximos años.*

*Contar con caminos y vías pavimentadas reduce los tiempos de traslado, ya que tanto peatones como vehículos se pueden desplazar de forma sencilla y rápida por la población y zonas cercanas, además de crear empleos directos e indirectos para la localidad.*

*Debe enfatizarse que la ejecución del proyecto representa la satisfacción social de más de 2,700 habitantes de manera directa, y de 55,500 de forma indirecta, quienes son vecinos las localidades de San Andrés Cholula y San Bernardino Tlaxcalancingo principalmente, conforme a la suma de la población de las localidades que convergen en la zona, según el en el censo de INEGI 2020.*

### **Estudios de campo.**

*El reconocimiento inicial de la zona de estudio se realizó mediante un recorrido por los sitios a intervenir con la siguiente ubicación: CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO ASFALTICO EN EL CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CAMINO A SAN ANTONIO CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA- ATlixco KM 8 EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO Y SAN ANDRÉS CHOLULA, EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA.*

*El objetivo de la visita fue conocer las principales características de las calles para poder analizar la problemática de movilidad que existe en la actualidad y determinar propuestas para el diseño de la vialidad, promoviendo el desplazamiento de ciudadanos y/o productos comerciales dentro del municipio, utilizando diversos medios como el transporte.*

*Los recorridos de reconocimiento se efectuaron de manera conjunta entre personal de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano, Gobernación y autoridades locales. Durante las visitas se identificaron aspectos físicos, topográficos, geológicos, climáticos, socioeconómicos de la localidad y sus alrededores, accesibilidad de los servicios públicos, entre otros aspectos, tales como: distancia a la cabecera municipal, características propias del terreno, nivel de vida de los habitantes, tipo de viviendas, materiales de la región, además; de conocer e identificar la infraestructura existente de alcantarillado sanitario, pluvial y agua potable, con la finalidad de determinar la localización de la red, estado actual de la infraestructura, materiales y dimensiones existentes, punto de descarga y conexiones, condiciones de operación de los sistemas, por mencionar algunos datos, el objetivo es conocer la infraestructura existente para mejorar el diseño de la misma, situación que se evidencia con las siguientes imágenes:*



**Alcances.**

El proyecto representa la intervención de 2,746.81 m, mediante las acciones siguientes:

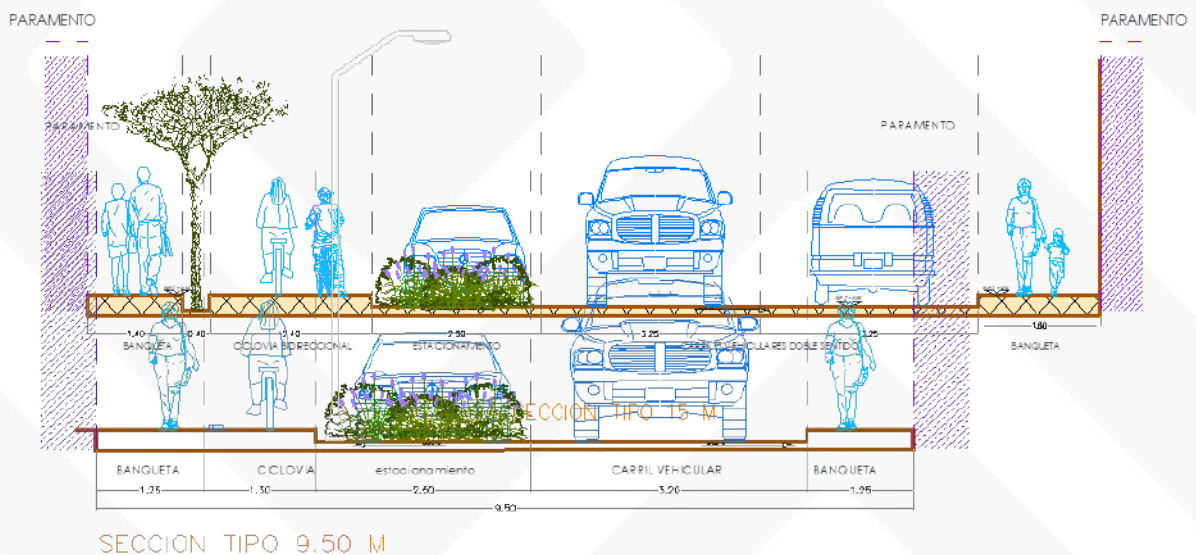
- *Diseño geométrico y estructural: incluye planificación y diseño de la sección vial, área de rodamiento, banquetas, bahías, cajones de estacionamiento, paraderos, ciclo vía y pasos a desnivel.*
- *Diseño de obras de drenaje, saneamiento y agua potable: incluye el diseño de la red, materiales, diámetros, conexiones, descargas y pozos de absorción*
- *Construcción de pavimento: incluye movimiento de tierras, pavimentación, revestimientos.*
- *Diseño de señalética y seguridad vial: incluye implementar medidas de seguridad, además de incluir el uso de vegetación para disminuir afectaciones ambientales, mejorando la calidad de aire y reduciendo el ruido en el lugar.*



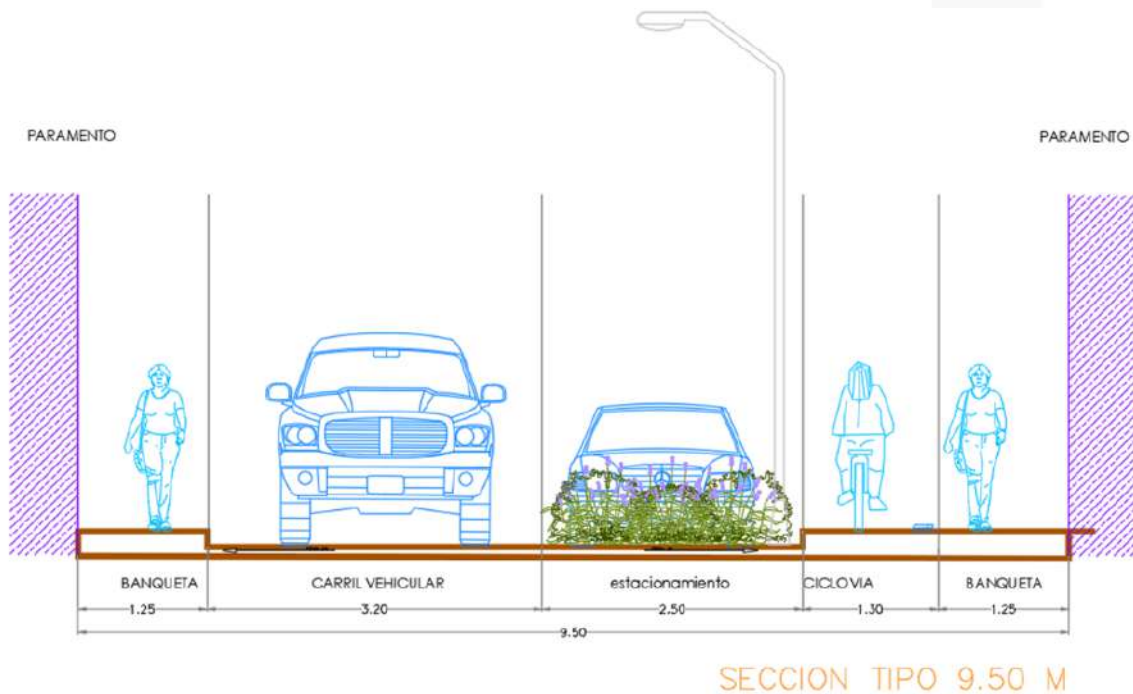
*Secciones viales consideradas para el Corredor Radial a Cuayantla, elaborada con información de secciones aportadas por la Secretaría de Desarrollo Urbano Sustentable*

*Tramo 1: De cadenamiento 0+000.00 a cadenamiento 1+429.83, con sección vial de 15.00 m entre paramentos*

*Tramo 2: De cadenamiento 1+429.83 al cadenamiento 2+057.46, con una sección vial de 9.50 m entre paramentos.*



*Calle Francisco I. Madero, con una longitud de 689.35 m. comprende en la bifurcación de camino a Cuayantla a carretera Federal Puebla-Atlixco, del cadenamiento 2+057.46 al cadenamiento 2+746.81, con una sección vial de 9.50 m entre paramentos.*



### **SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA Y PROTECCIÓN CIUDADANA**

*Por parte del Departamento Técnico de la Dirección de Vialidad Municipal, se realizó un análisis técnico de la Av. Cuayantla entre el km 8 de la Carretera Federal Puebla-Atlixco y Radial a San Antonio Cacalotepec.*

#### **JUSTIFICACIÓN**

*Este análisis técnico permitirá detectar los impactos que se provocan en el entorno urbano inmediato y en la estructura vial, sobre las calles y avenidas que se encuentran aledañas y que son vías de acceso y salida de la Av. Cuayantla, considerando la repercusión en el ámbito del sistema tránsito-vialidad-transporte, al incrementarse la generación de viajes, para la cual se requerirán los siguientes aspectos:*

- *Espacios para el desplazamiento de peatones*
- *Espacios para circulación.*
- *Espacios adecuados de paraderos y transporte*

*Todos estos aspectos repercuten en las condiciones óptimas del funcionamiento de la vialidad.*

*Este análisis técnico se fundamenta en las condiciones prevalecientes del tránsito, y las vialidades que circundan donde se ubica la Av. Cuayantla, considerando el impacto que se generará en la zona, a causa de las instituciones educativas y fraccionamientos, que son un punto atractor y generador de viajes.*

## **OBJETIVO GENERAL**

*El presente análisis técnico tiene como objetivo evaluar el impacto vial y de seguridad que se generara en la pavimentación de la Av. Cuayantla, calculando los posibles impactos generados en el entorno urbano inmediato, derivado de los movimientos vehiculares de acceso y salida en la zona.*

## **OBJETIVOS PARTICULARES**

*Realizar un análisis cuantitativo y cualitativo de las características del tránsito en la zona de la Av. Cuayantla, con el objeto de establecer la factibilidad de la operación vehicular, respecto de la capacidad en las vías de acceso y salida, con relación a la demanda de tránsito.*

*La metodología aplicada en el análisis para la pavimentación de la Av. Cuayantla consta de 5 pasos, los cuales se emplearon de la siguiente manera:*

- **OBSERVACIÓN**  
*Se visito el área y se hicieron recorridos en vehículo sobre las vías primaria y secundarias, observado la estructura urbana y del sistema vial, así como su problemática en vialidad y transporte.*
- **DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ANÁLISIS**  
*Mediante recorridos realizados en la zona, se identificó el área de impacto vial directo, delimitando de esta manera el área de análisis y su problemática vial, mismas que definieron el alcance y la ubicación de los trabajos de campo que se aplicaron posteriormente.*
- **ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**  
*De la información procesada se obtuvieron valores cuantitativos y cualitativos, los cuales se integraron para caracterizar la problemática vial en la zona.*
- **RECOMENDACIÓN Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN**  
*Se describen acciones, que buscan mitigar el impacto vial y que son acordes con el grado de impacto vial detectado y su nivel de servicio.*
- **CONCLUSIONES**  
*Las relativas al análisis técnico que generará la pavimentación de la Av. Cuayantla en la zona de estudio y otras referentes a problemas generales o específicos.*

## **SEÑALAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL**

*La Av. Cuayantla actualmente carece de señalamientos verticales y horizontales adecuado a las necesidades de movilidad de la zona, mismos que son parte fundamental dentro de la estructura vial.*

## VELOCIDADES DE PUNTO

Con el propósito de medir las características de la velocidad con la que circulan los vehículos sobre la vialidad que influye directamente el área de la Av. Cuayantla, se pudo constatar que la velocidad de operación se encuentra restringida por el estado en el cual se encuentra actualmente el arroyo vehicular

Vialidad	Velocidad Máxima Permitida
Av. Cuayantla	30 km

## RESULTADOS

La Velocidad que se registra en la Av. Cuayantla es de 40 km/h hasta los 50km/h, misma que no está dentro de las características de esta vialidad, ya que esta se encuentra restringida por las condiciones en las que se encuentra el arroyo vehicular actualmente.

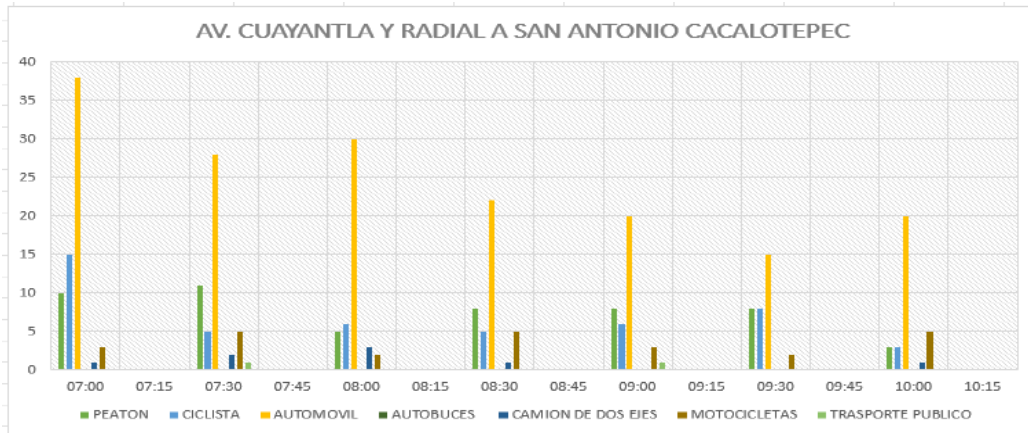
No se detectaron mecanismos para regular el control de la velocidad, esto contribuye a que se presenten condiciones de riesgo para la circulación peatonal, ciclista y vehicular en este tramo, tal y como se ilustra a continuación:



## VOLUMENES DE TRÁNSITO EN LA HORA DE MÁXIMA DEMANDA (HMD)

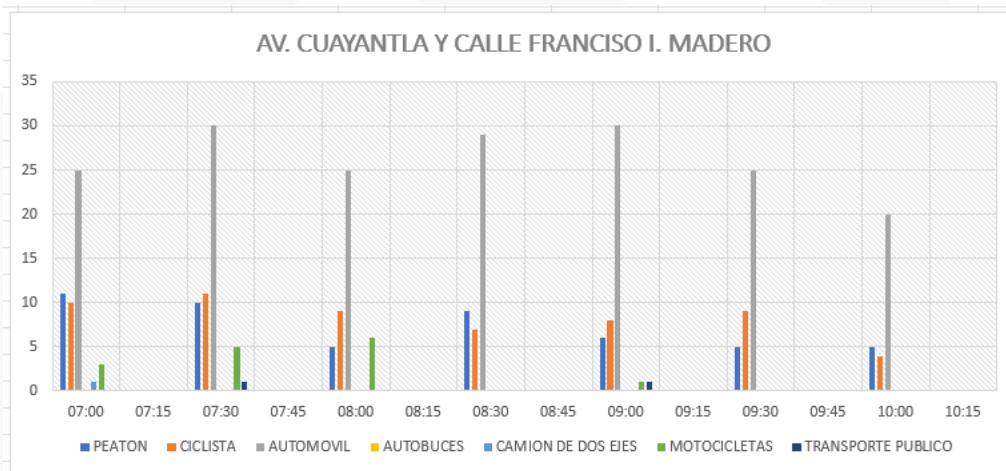
Con el propósito de determinar la hora máxima de demanda (HMD) que presenta el sistema vial dentro del área de estudio, se contabilizó el volumen vehicular de la Av. Cuayantla





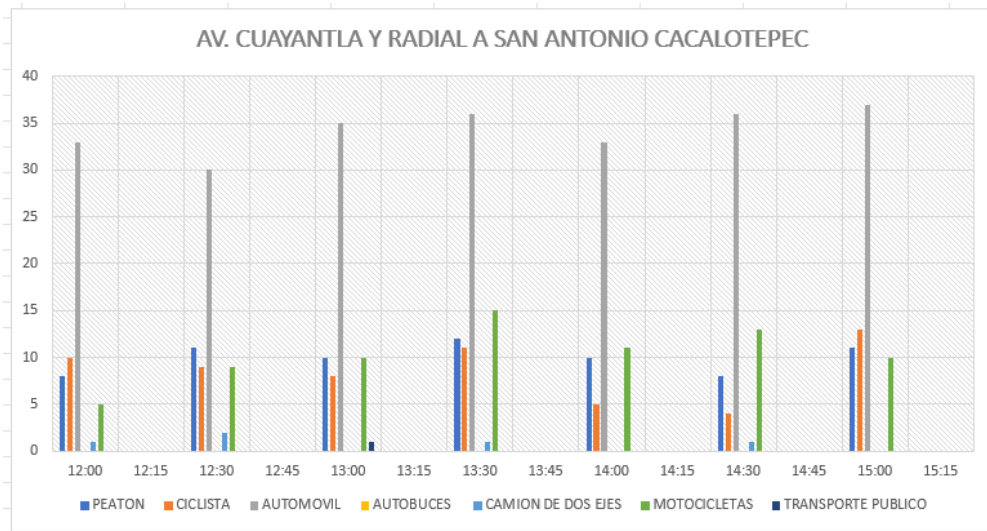
#### AV. CUAYANTLA Y CALLE FRANCISO I. MADERO

	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	sub total
PEATON	11	10	5	9	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	51
CICLISTA	10	11	9	7	8	9	4	4	4	4	4	4	4	4	58
AUTOMOVIL	25	30	25	29	30	25	20	20	20	20	20	20	20	20	184
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAMION DE DOS EJES	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MOTOCICLETAS	3	5	6	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	15
TRANSPORTE PUBLICO	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
<b>Total</b>															<b>311</b>



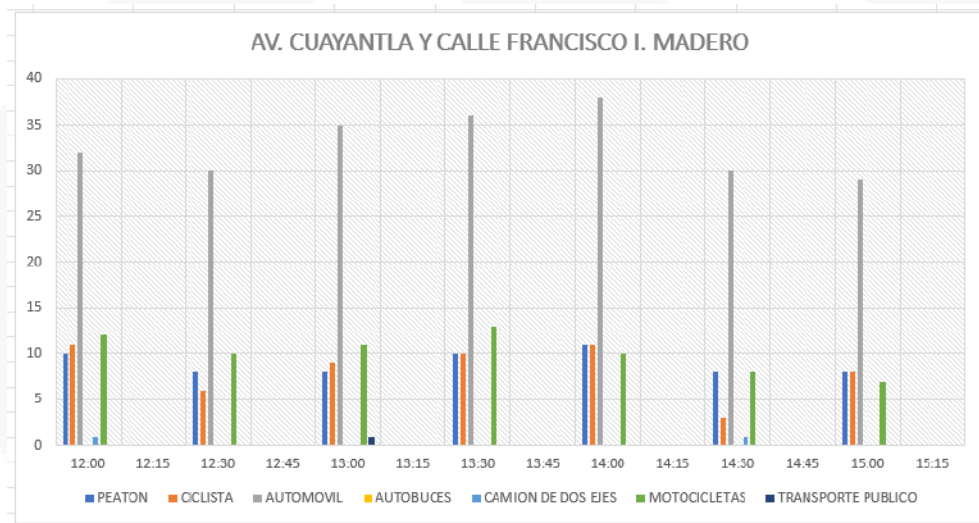
#### AV. CUAYANTLA Y RADIAL A SAN ANTONIO CACALOTEPEC

	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	sub total
PEATON	8	11	10	12	10	8	8	11	10	8	11	11	11	11	70
CICLISTA	10	9	8	11	5	4	4	13	60	60	60	60	60	60	60
AUTOMOVIL	33	30	35	36	33	36	37	37	240	240	240	240	240	240	240
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAMION DE DOS EJES	1	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	5
MOTOCICLETAS	5	9	10	15	11	13	10	73	73	73	73	73	73	73	73
TRANSPORTE PUBLICO	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Total</b>															<b>449</b>



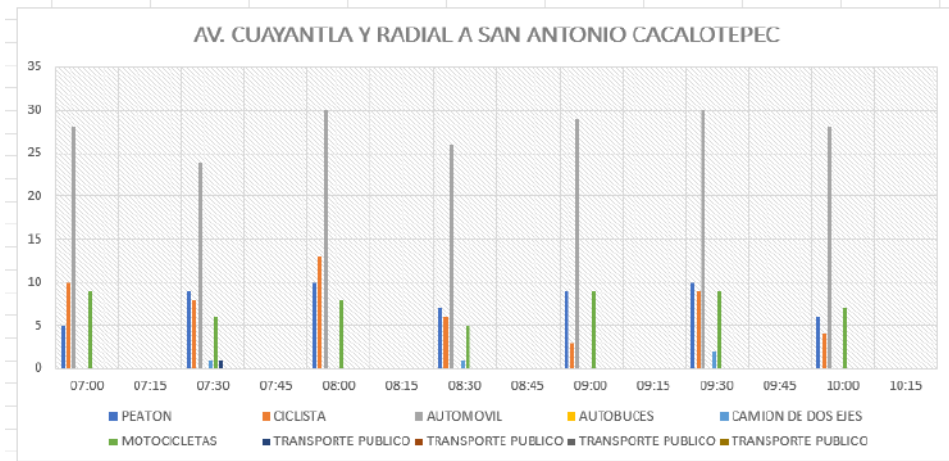
#### AV. CUAYANTLA Y CALLE FRANCISCO I. MADERO

	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	sub total
PEATON	10	8	8	10	11	8	10	11	8	8	8	8	8	8	63
CICLISTA	11	6	9	10	11	10	11	11	3	8	8	8	8	8	58
AUTOMOVIL	32	30	35	36	38	30	29	230							
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CAMION DE DOS EJES	1	0	0	0	0	1	0	2							
MOTOCICLETAS	12	10	11	13	10	8	7	71							
TRANSPORTE PUBLICO	0	0	1	0	0	0	0	1							
<b>Total</b>															<b>425</b>



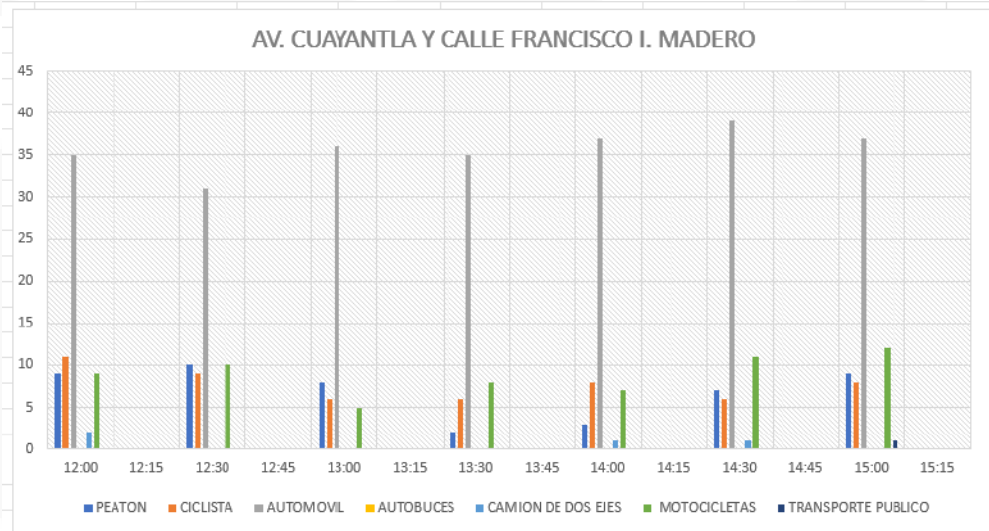
#### AV. CUAYANTLA Y RADIAL A SAN ANTONIO CACALOTEPEC

	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	sub total
PEATON	5	9	10	7	9	10	6	5	10	10	6	6	6	6	56
CICLISTA	10	8	13	6	3	9	4	5	9	9	4	4	4	4	53
AUTOMOVIL	28	24	30	26	29	30	28	195							
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CAMION DE DOS EJES	0	1	0	1	0	2	0	4							
MOTOCICLETAS	9	6	8	5	9	9	7	53							
TRANSPORTE PUBLICO	0	1	0	0	0	0	0	1							
<b>Total</b>															<b>362</b>



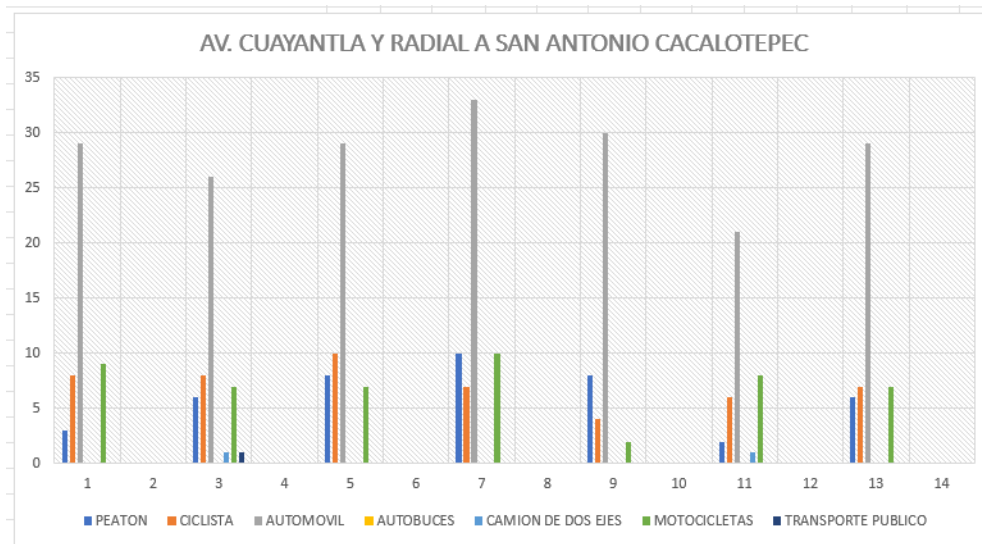
### AV. CUAYANTLA Y CALLE FRANCISCO I. MADERO

	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	sub total
PEATON	9	10	8	2	3	7	9	48							
CICLISTA	11	9	6	6	8	6	8	54							
AUTOMOVIL	35	31	36	35	37	39	37	250							
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0							
CAMION DE DOS EJES	2	0	0	0	1	1	0	4							
MOTOCICLETAS	9	10	5	8	7	11	12	62							
TRANSPORTE PUBLICO	0	0	0	0	0	0	1	1							
<b>Total</b>															<b>419</b>



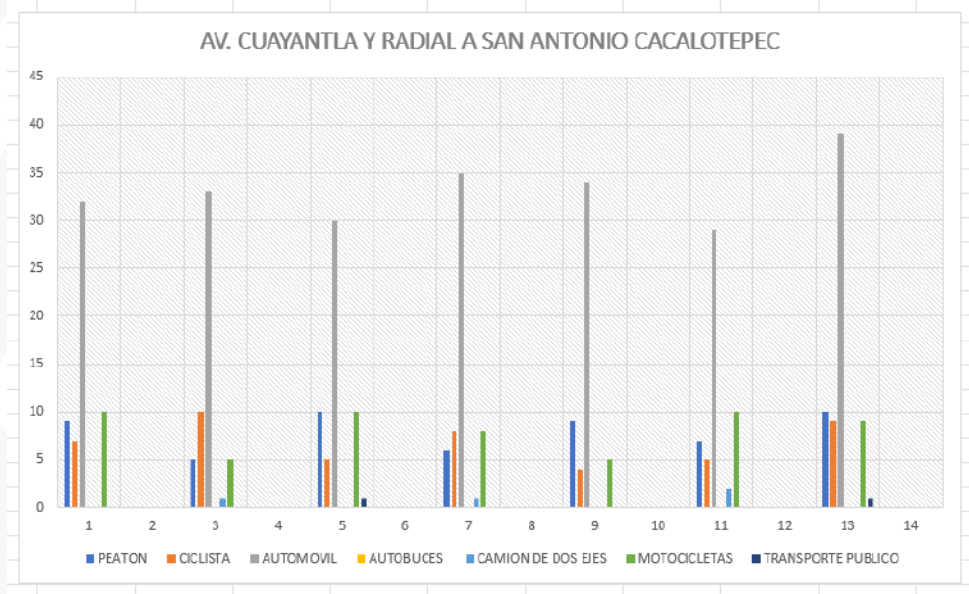
### AV. CUAYANTLA Y RADIAL A SAN ANTONIO CACALOTEPEC

	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	sub total
PEATON	3	6	8	10	8	2	6	43							
CICLISTA	8	8	10	7	4	6	7	50							
AUTOMOVIL	29	26	29	33	30	21	29	197							
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0							
CAMION DE DOS EJES	0	1	0	0	0	1	0	2							
MOTOCICLETAS	9	7	7	10	2	8	7	50							
TRANSPORTE PUBLICO	0	1	0	0	0	0	0	1							
<b>Total</b>															<b>343</b>



#### AV. CUAYANTLA Y CALLE FRANCISCO I. MADERO

	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	sub total
PEATON	9	5	10	6	9	7	10	5	7	10	5	9	10	56	
CICLISTA	7	10	5	8	4	5	9	4	5	9	5	9	10	48	
AUTOMOVIL	32	33	30	35	34	29	39	29	39	39	29	39	39	232	
AUTOBUCES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CAMION DE DOS EJES	0	1	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	4	
MOTOCICLETAS	10	5	10	8	5	10	9	5	10	9	10	9	9	57	
TRANSPORTE PUBLICO	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	
<b>Total</b>															<b>399</b>



Dicho conteo se realizó los días 9, 10 y 14, 15 de julio de 2024 registrándose un total de **3,017 vehículos** contabilizados en cuatro días por lo que se determina que la hora de máxima demanda de movimientos vehiculares y peatonales es en horario vespertino

El siguiente croquis muestra los movimientos direccionales que se desarrollan en la Av. Cuayantla entre radial a San Antonio Cacalotepec y Carretera Federal Puebla Atlixco km 8.



Los movimientos direccionales detectado son debido a los puntos atractores de viajes en la zona como son el complejo de seguridad pública, viviendas y fraccionamientos mismos que se ven afectados de diversas maneras.

### CONFLICTOS VIALES DETECTADOS

- **Dificultad en la circulación:** la superficie irregular, con piedras hace que la conducción se mas lenta y difícil, esto afecta la fluidez del tráfico y puede provocar que los conductores deban reducir drásticamente la velocidad especialmente al realizar giros o cambios de carril.
- **Degaste vehicular:** la terracería provoca un mayor desgaste en los vehículos (suspensión, neumáticos, dirección) lo que puede afectar la precisión y respuesta de los movimientos direccionales

#### *Inestabilidad en condiciones climáticas adversa:*

- **Lluvias:** la terracería se convierte en lodo, lo que reduce la tracción de los neumáticos y hace que los vehículos patinen, dificultando el control direccional y aumentando el riesgo de accidentes, específicamente al girar o frenar.
- **Sequia:** El Polvo excesivo no solo afecta la visibilidad, sino que también puede hacer que la superficie sea resbaladiza en ciertas condiciones, afectado la estabilidad al girar.

- **Falta de señalización adecuada:** siendo una vialidad de terracería carece de señalización horizontal (líneas de carril, flechas direccionales) y vertical (preventivas, restrictivas e informativas) claras, lo que puede generar confusión y movimientos impredecibles por parte de los conductores
- **Dificultad para peatones y ciclistas:** la superficie irregular y el polvo o lodo hacen que se incomode y peligroso para los peatón y ciclistas, quienes también realizan movimientos direcciones al transitar por la vía

La condición de terracería de la Av. Cuayantla impacta negativamente en la seguridad, eficiencia y comodidad de todos los movimientos direccionales, tanto para peatones, ciclistas y vehículos debido a la inestabilidad de la superficie, la reducción de la visibilidad y la falta de infraestructura adecuada, tal y como se ilustra a continuación:



## CONCLUSIÓN

La pavimentación de la Av. Cuayantla generará una serie de beneficios significativos tanto para los residentes locales como para los usuarios foráneos que transitan por las vialidades del proyecto. Asimismo, esta obra tendrá un impacto positivo en las fuentes de trabajo de la zona. En este sentido, los principales beneficios identificados son:

1. **Mejora de la movilidad y el flujo vehicular**
  - **Reducción de los tiempos de traslado:** una superficie pavimentada facilita la circulación de vehículos, disminuye los tiempos de viaje para residentes, trabajadores y visitantes.
  - **Mejor fluidez del tráfico:** Evita el estancamiento y la congestión, específicamente en horas pico, al eliminar obstáculos como baches o caminos de terracería.
  - **Conectividad mejorada:** La Av. Cuayantla es una vía importante que conecta con otras zonas del municipio y puede vincularse a corredores como la carretera Federal Puebla Atlixco, la pavimentación fortalecería esta conectividad.

## 2. Aumento de la Seguridad Vial

- **Menor riesgos de accidentes:** las superficies pavimentadas ofrecen mejor adherencia para los vehículos y evitan que los conductores tengan que esquivar irregularidades, reduciendo la probabilidad de accidentes.
- **Mejor visibilidad:** Con una superficie lisa y demarcaciones adecuadas, la visibilidad de la vía mejora, especialmente en condiciones climáticas adversas o durante la noche.
- **Acceso más rápido para servicios de emergencia:** ambulancias, bomberos y patrullas pueden desplazarse con mayor rapidez y eficiencia en caso de una emergencia.

## 3. Impacto económico positivo

- **Facilitación del comercio local:** un acceso más fácil y cómodo puede incentivar la afluencia de clientes a los negocios cercanos impulsando la economía local.
- **Reducción de los costos de mantenimiento vehicular:** los vehículos particulares, así como patrullas sufren menos desgaste en camino pavimentados, lo que se traduce en menores gastos de reparaciones para los automovilistas.

## 4. Mejora de la calidad de vida de los residentes.

- **Disminución de polvo y lodo:** la pavimentación elimina el problema del polvo en épocas de sequía y el lodo en temporadas de lluvia contribuyendo en un ambiente más limpio y saludable.
- **Menos ruido:** los vehículos generan menos ruido al circular sobre asfalto o concreto que sobre terracería o caminos en mal estado.
- **Acceso de servicios básicos:** Facilita la llegada de servicios públicos como recolección de basura, transporte público y servicios de entrega.
- **Mayor bienestar general:** Un entorno urbano más ordenado y accesible mejora la percepción de seguridad y el bienestar de los habitantes.

## 5. Desarrollo Urbano Sustentable.

- **Potencial para infraestructura adicional:** una vialidad pavimentada es más propicia para la instalación de otros servicios públicos como alumbrado, drenaje y banquetas mejorando integralmente la zona.

## 6. Seguridad Pública.

El mejoramiento de la Avenida Cuayantla trasciende el ámbito de la obra pública para erigirse como una intervención estratégica y medular en el fortalecimiento de la seguridad del Municipio. Su impacto se fundamenta en dos ejes interconectados: la optimización de la capacidad operativa de los cuerpos de seguridad y la reconfiguración del entorno para la prevención del delito.

**Optimización de la Capacidad Operativa y de Reacción Policial.** La condición actual de la vialidad impone un obstáculo fáctico a la eficacia de las operaciones de seguridad. La pavimentación incide directamente en la mejora de los siguientes factores críticos:

- **Reducción del Tiempo de Respuesta:** En materia de seguridad, el tiempo de respuesta es un indicador táctico determinante. Una superficie pavimentada y regular garantiza el desplazamiento de unidades de emergencia a la velocidad óptima, reduciendo minutos vitales para la atención de auxilios, la persecución y detención en flagrancia, y la disuasión de actos delictivos en curso. Esta mejora es de especial relevancia estratégica dada la ubicación del Complejo de Seguridad Pública y Tránsito Municipal sobre esta avenida.
- **Transición del Patrullaje Reactivo al Proactivo:** La infraestructura vial actual limita el patrullaje a un paradigma reactivo. La pavimentación habilita la viabilidad para implementar un patrullaje estratégico, sistemático y proactivo, cuya presencia constante constituye uno de los inhibidores delictivos más eficaces al manifestar el control territorial por parte de la autoridad.
- **Eficiencia de Recursos Públicos:** La reducción del desgaste acelerado de la flota vehicular (suspensión, neumáticos, etc.) se traduce en una optimización del erario, disminuyendo los costos de mantenimiento correctivo y aumentando la disponibilidad de unidades operativas para el servicio a la ciudadanía.
- **Disminución de la Percepción de Inseguridad y Prevención del Delito.** El mejoramiento de la vialidad constituye una aplicación directa de principios criminológicos y de política urbana para la prevención del delito:
  - **Aplicación de la Teoría de las "Ventanas Rotas":** Este postulado criminológico establece que el desorden visible y el deterioro físico de un entorno (como una calle sin pavimentar) envían una señal de ausencia de autoridad y control social, lo que puede fomentar una espiral de desorden y la comisión de delitos de mayor gravedad. La pavimentación es una acción contundente restaurando la percepción de orden, cuidado y presencia institucional.
  - **Fortalecimiento de la Vigilancia Natural:** Una vialidad ordenada, transitable y previsiblemente mejor iluminada, fomenta el uso del espacio público por parte de los residentes y la actividad comercial. Esto incrementa la "vigilancia natural" o los "ojos en la calle", donde la propia comunidad, con su actividad cotidiana, se convierte en un factor disuasorio contra la delincuencia.

La pavimentación de la Av. Cuayantla generaría beneficios multifacéticos, desde la mejora de la movilidad y la seguridad, hasta un impacto económico y social positivo para la comunidad, sino una inversión estratégica en la seguridad pública de San Andrés Cholula al Optimizar la capacidad de respuesta policial, mejorar la vigilancia, disuadir la delincuencia y fomentar un entorno más seguro para los ciudadanos.

## SECRETARÍA DE AGUA POTABLE, DRENAJE Y ALCANTARILLADO

### 1. Agua Potable:

Actualmente, la red de distribución de agua potable se encuentra instalada en esta vialidad, sin embargo, las fugas recurrentes provocadas por el deterioro de la superficie vial generan afectaciones directas al sistema, tales como rompimientos en tomas domiciliarias y pérdida de presión. El encarpetamiento permitirá proteger la infraestructura existente y evitar futuras reparaciones que impliquen mayores costos.

### 2. Drenaje Sanitario:

La zona cuenta parcialmente con red de drenaje sanitario en operación, es decir, la red no cubre en su totalidad la radial a Cuayantla, dejando tramos considerables sin servicio por lo que varias privadas, así como viviendas se ven en la necesidad de realizar sus descargas en los afluentes naturales (zanjas pluviales), aunado a que en la zona en donde si se cuenta con infraestructura, el constante tránsito vehicular que pasa sobre superficies dañadas ha generado vibraciones y asentamientos que afectan la estabilidad de las tapas de pozos y registros, lo que propicia que un gran número de la población que se vea afectada cuando las aguas residuales descargadas en los drenajes municipales se colapsen y retorne a sus domicilios generando enfermedades. El encarpetamiento mejorará las condiciones de compactación y reducirá el riesgo de colapsos o hundimientos en puntos críticos.

### 3. Drenaje Pluvial:

Durante lluvias, la vialidad presenta encharcamientos debido a irregularidades en la terracería existente, lo que impide un adecuado escurrimiento superficial hacia las alcantarillas. El nuevo encarpetamiento será acompañado de un correcto diseño de pendientes y ajuste de niveles en coladeras pluviales, garantizando un desfogue eficiente y reduciendo el riesgo de inundaciones locales.

### 4. Alcantarillado:

El sistema de alcantarillado ha presentado taponamientos recurrentes ocasionados por la entrada de sedimentos y escombros, en parte debido al mal estado de la vialidad, lo que ocasiona lo siguiente:

- El sedimento (tierra, arena, grava) y los escombros (piedras, restos de construcción) se acumulan dentro de las tuberías del drenaje, provocando bloqueos que impiden el flujo normal del agua residual o pluvial.
- Cuando el drenaje está obstruido, el agua de lluvia o aguas residuales no puede fluir, lo que genera inundaciones en calles, casas y comercios cercanos. Esto afecta directamente a la seguridad y salud pública.
- El peso y acumulación de escombros en las tuberías puede dañar la infraestructura subterránea, provocando colapsos, grietas o deformaciones que requieren reparaciones costosas y excavaciones.
- Se requiere limpieza constante con equipo especializado (como camiones vector), inspecciones y reparaciones, lo cual representa un gasto adicional para el municipio o la comunidad.
- El estancamiento de aguas negras o pluviales favorece la proliferación de mosquitos y bacterias, elevando el riesgo de enfermedades como dengue, infecciones gastrointestinales o problemas dermatológicos.

Por lo que el mejoramiento de la superficie vial contribuirá a la reducción del ingreso de materiales sólidos al sistema, preservando su capacidad hidráulica y funcionalidad.

**Conclusión:**

La obra de encarpamiento asfáltico no solo mejorará la movilidad y seguridad vial, sino que también contribuirá directamente a la preservación y funcionamiento adecuado de los sistemas de agua potable, drenaje sanitario y pluvial. Esta intervención resulta prioritaria para garantizar un entorno urbano funcional, limpio y sustentable. Por lo que se determina procedente la ejecución de la obra de pavimentación asfáltica de la Calle Cuayantla, por su relevancia en la movilidad municipal y la preservación de la infraestructura hidrosanitaria y pluvial.

**2. SI SE TRATA DE BIENES INMUEBLES LA UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN SUPERFICIAL, ASÍ COMO EL VALOR CON QUE APAREZCA REGISTRADO EN LAS OFICINAS FISCALES**

Que, para la construcción de la obra denominada "PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA."; se requiere afectar una superficie de terreno de 34,160.169 metros cuadrados, cuya poligonal es la siguiente:

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS U T M	
EST	PV				Y	X
				1	2105701.681	574087.534
1	2	S 72°d25'28.02" W	0.81	2	2105701.436	574086.762
2	3	S 18°d29'26.64" E	7.871	3	2105693.972	574089.258
3	4	S 18°d15'39.00" E	105.504	4	2105593.781	574122.317
4	5	S 19°d39'27.06" E	115.686	5	2105484.837	574161.233
5	6	S 18°d25'00.18" E	7.801	6	2105477.435	574163.698
6	7	S 23°d34'09.11" E	2.476	7	2105475.165	574164.688
7	8	S 19°d38'39.13" E	17.954	8	2105458.256	574170.724
8	9	S 19°d19'43.37" E	28.056	9	2105431.782	574180.010
9	10	S 16°d12'50.16" E	142.727	10	2105294.732	574219.863
10	11	S 19°d02'15.28" E	5.472	11	2105289.559	574221.648
11	12	S 53°d32'00.83" E	1.604	12	2105288.606	574222.937
12	13	S 17°d42'28.62" E	39.14	13	2105251.320	574234.843
13	14	S 22°d01'13.91" E	99.857	14	2105158.747	574272.283
14	15	S 25°d03'49.27" E	53.952	15	2105109.875	574295.139
15	16	S 25°d03'49.25" E	0.115	16	2105109.771	574295.187
16	17	S 32°d40'15.44" E	0.089	17	2105109.696	574295.235
17	18	S 28°d21'56.06" E	0.027	18	2105109.673	574295.248
18	19	S 31°d40'02.85" E	88.299	19	2105034.521	574341.604
19	20	S 38°d32'25.36" E	15.142	20	2105022.677	574351.038
20	21	S 32°d40'15.43" E	59.338	21	2104972.727	574383.070

21	22	S 35°d10'19.24" E	279.482	22	2104744.271	574544.061
22	23	S 35°d16'26.60" E	55.485	23	2104698.974	574576.103
23	24	S 35°d16'26.60" E	0.159	24	2104698.843	574576.195
24	25	S 35°d16'26.60" E	16.954	25	2104685.002	574585.985
25	26	S 33°d31'07.15" E	188.4	26	2104527.932	574690.022
26	27	S 31°d29'38.16" E	102.203	27	2104440.784	574743.413
27	28	S 18°d58'59.59" E	14.482	28	2104427.090	574748.124
28	29	S 17°d49'47.64" E	3.678	29	2104423.589	574749.250
29	30	S 13°d35'24.89" E	3.678	30	2104420.014	574750.114
30	31	S 09°d34'21.00" E	3.689	31	2104416.376	574750.728
31	32	S 05°d46'35.97" E	3.689	32	2104412.706	574751.099
32	33	S 03°d39'39.83" E	90.712	33	2104322.180	574756.891
33	34	S 05°d55'26.83" E	126.116	34	2104196.737	574769.908
34	35	S 04°d33'45.22" E	4.485	35	2104192.267	574770.265
35	36	S 01°d50'22.00" E	4.485	36	2104187.784	574770.409
36	37	S 01°d31'20.32" W	2.958	37	2104184.827	574770.330
37	38	S 35°d06'15.30" W	15.655	38	2104172.019	574761.327
38	39	S 61°d45'05.43" E	6.495	39	2104168.945	574767.048
39	40	S 66°d39'34.78" E	1.59	40	2104168.315	574768.509
40	41	S 06°d41'36.19" W	9.848	41	2104158.534	574767.361
41	42	S 06°d58'50.86" W	76.338	42	2104082.762	574758.083
42	43	S 12°d37'56.20" W	11.387	43	2104071.651	574755.592
43	44	S 09°d29'49.30" W	11.387	44	2104060.420	574753.714
44	45	S 06°d21'42.40" W	11.387	45	2104049.103	574752.452
45	46	S 03°d13'35.50" W	11.387	46	2104037.734	574751.811
46	47	S 00°d05'28.60" W	11.387	47	2104026.347	574751.793
47	48	S 04°d32'05.98" E	0.494	48	2104025.854	574751.832
48	49	S 28°d56'23.71" W	1.281	49	2104024.733	574751.212
49	50	S 05°d44'44.66" E	1.378	50	2104023.363	574751.350
50	51	S 10°d38'01.29" E	6.375	51	2104017.097	574752.527
51	52	S 04°d32'05.98" E	0.546	52	2104016.552	574752.570
52	53	S 08°d12'03.83" E	9.825	53	2104006.827	574753.971
53	54	S 11°d52'01.68" E	9.825	54	2103997.212	574755.992
54	55	S 15°d31'59.53" E	9.825	55	2103987.745	574758.623
55	56	S 19°d03'36.68" E	108.934	56	2103884.783	574794.197
56	57	S 18°d44'56.11" E	21.605	57	2103864.325	574801.141
57	58	S 19°d39'47.12" E	11.154	58	2103853.821	574804.895
58	59	N 67°d45'10.29" E	9.702	59	2103857.494	574813.875
59	60	N 19°d28'41.81" W	6.925	60	2103864.023	574811.565
60	61	N 21°d55'36.54" W	2.734	61	2103866.559	574810.544
61	62	N 19°d03'36.68" W	131.355	62	2103990.713	574767.649
62	63	N 15°d29'24.52" W	9.158	63	2103999.538	574765.203
63	64	N 11°d50'52.34" W	9.158	64	2104008.501	574763.323

64	65	N 08°d12'20.16" W	9.158	65	2104017.565	574762.016
65	66	N 04°d33'47.98" W	9.158	66	2104026.694	574761.287
66	67	N 00°d08'05.49" E	10.965	67	2104037.659	574761.313
67	68	N 03°d17'54.22" E	10.965	68	2104048.606	574761.944
68	69	N 06°d27'42.94" E	10.965	69	2104059.502	574763.178
69	70	N 09°d37'31.67" E	10.965	70	2104070.312	574765.011
70	71	N 12°d47'20.40" E	10.965	71	2104081.005	574767.439
71	72	N 06°d58'50.86" E	55.502	72	2104136.096	574774.184
72	73	N 07°d20'22.28" E	36.108	73	2104171.909	574778.797
73	74	N 25°d14'42.20" E	13.51	74	2104184.129	574784.559
74	75	N 34°d27'24.45" E	8.728	75	2104191.325	574789.497
75	76	N 54°d07'12.04" W	12.645	76	2104198.736	574779.251
76	77	N 05°d55'26.83" W	124.904	77	2104322.973	574766.360
77	78	N 03°d39'39.83" W	90.541	78	2104413.330	574760.578
78	79	N 05°d45'51.47" W	4.327	79	2104417.636	574760.144
79	80	N 09°d34'06.16" W	4.327	80	2104421.903	574759.425
80	81	N 13°d34'12.06" W	4.339	81	2104426.121	574758.407
81	82	N 17°d46'09.15" W	4.339	82	2104430.252	574757.082
82	83	N 18°d58'59.59" W	6.878	83	2104436.756	574754.845
83	84	N 04°d56'25.57" W	0.715	84	2104437.468	574754.784
84	85	N 04°d25'17.11" E	1.306	85	2104438.770	574754.884
85	86	N 13°d46'59.79" E	1.306	86	2104440.038	574755.195
86	87	N 23°d08'42.47" E	1.306	87	2104441.238	574755.709
87	88	N 32°d30'25.15" E	1.306	88	2104442.339	574756.410
88	89	N 41°d52'07.83" E	1.306	89	2104443.312	574757.282
89	90	N 51°d13'50.51" E	1.306	90	2104444.129	574758.300
90	91	N 60°d35'33.19" E	1.306	91	2104444.771	574759.437
91	92	N 69°d57'15.87" E	1.306	92	2104445.218	574760.664
92	93	N 79°d18'58.55" E	1.306	93	2104445.460	574761.947
93	94	N 88°d40'41.23" E	1.306	94	2104445.490	574763.252
94	95	S 81°d57'36.09" E	1.306	95	2104445.308	574764.545
95	96	S 72°d35'53.41" E	0.742	96	2104445.086	574765.254
96	97	S 59°d05'21.64" E	56.807	97	2104415.904	574813.992
97	98	S 58°d39'31.14" E	37.029	98	2104396.644	574845.618
98	99	S 57°d03'03.21" E	64.118	99	2104361.770	574899.423
99	100	S 57°d56'09.18" E	129.937	100	2104292.791	575009.539
100	101	S 58°d05'47.31" E	23.905	101	2104280.157	575029.833
101	102	S 58°d25'24.58" E	17.894	102	2104270.787	575045.077
102	103	S 58°d09'57.05" E	31.174	103	2104254.344	575071.562
103	105	S 51°d39'16.49" E	3.736	105	2104252.034	575074.498
105	106	S 46°d08'51.47" E	3.988	106	2104249.271	575077.374
106	107	S 41°d14'17.41" E	4.913	107	2104245.577	575080.612
107	108	S 46°d47'27.67" E	9.32	108	2104239.196	575087.405

108	109	S 52°d06'02.83" E	7.761	109	2104234.428	575093.529
109	110	S 57°d17'18.41" E	38.856	110	2104213.430	575126.223
110	111	S 31°d22'51.52" W	3.869	111	2104210.127	575124.208
111	112	S 57°d34'43.84" E	6.336	112	2104206.730	575129.557
112	113	N 31°d28'17.67" E	3.836	113	2104210.002	575131.559
113	114	S 57°d17'20.01" E	90.627	114	2104161.027	575207.813
114	115	S 57°d56'22.63" E	39.382	115	2104140.122	575241.189
115	116	S 57°d14'31.23" E	4.704	116	2104137.577	575245.145
116	117	S 57°d49'01.42" E	10.853	117	2104131.796	575254.331
117	118	S 58°d08'47.08" E	22.301	118	2104120.027	575273.273
118	119	S 57°d56'22.63" E	22.65	119	2104108.004	575292.469
119	120	S 53°d26'10.05" E	1.594	120	2104107.055	575293.749
120	121	S 44°d34'48.88" E	1.594	121	2104105.920	575294.867
121	122	S 35°d43'27.70" E	0.523	122	2104105.495	575295.173
122	123	S 23°d06'03.14" E	3.735	123	2104102.060	575296.638
123	124	S 11°d17'38.81" E	4.952	124	2104097.204	575297.608
124	125	S 09°d04'55.79" E	1.627	125	2104095.598	575297.864
125	126	S 07°d45'03.81" E	14.396	126	2104081.334	575299.806
126	127	N 73°d52'10.26" E	13.398	127	2104085.056	575312.677
127	128	N 80°d48'40.09" W	0.13	128	2104085.077	575312.548
128	129	N 70°d50'15.30" W	1.043	129	2104085.419	575311.563
129	130	N 60°d51'50.50" W	1.043	130	2104085.927	575310.652
130	131	N 50°d53'25.71" W	1.043	131	2104086.585	575309.842
131	132	N 40°d55'00.91" W	1.043	132	2104087.373	575309.159
132	133	N 30°d56'36.12" W	1.043	133	2104088.268	575308.623
133	134	N 20°d58'11.32" W	0.86	134	2104089.071	575308.315
134	135	N 07°d34'07.78" W	5.071	135	2104094.097	575307.647
135	136	N 06°d00'34.13" W	10.143	136	2104104.185	575306.585
136	137	N 11°d33'20.96" W	6.823	137	2104110.869	575305.219
137	138	N 57°d41'52.55" W	72.087	138	2104149.391	575244.287
138	139	N 57°d21'35.90" W	26.847	139	2104163.872	575221.680
139	140	N 56°d11'56.02" W	10.181	140	2104169.536	575213.219
140	141	N 56°d09'11.96" W	11.902	141	2104176.165	575203.334
141	142	N 56°d59'39.09" W	5.568	142	2104179.198	575198.665
142	143	N 57°d30'50.94" W	6.283	143	2104182.573	575193.365
143	144	N 57°d38'26.61" W	10.552	144	2104188.220	575184.452
144	145	S 32°d42'41.59" W	0.756	145	2104187.584	575184.043
145	146	N 57°d17'18.41" W	101.043	146	2104242.189	575099.025
146	147	N 52°d06'02.83" W	6.89	147	2104246.421	575093.589
147	148	N 46°d47'27.67" W	8.419	148	2104252.186	575087.452
148	149	N 41°d14'17.41" W	4.621	149	2104255.661	575084.406
149	150	N 46°d04'58.93" W	5.162	150	2104259.241	575080.688
150	151	N 51°d52'58.87" W	5.162	151	2104262.427	575076.627

151	152	N 58°d14'11.29" W	72.999	152	2104300.855	575014.561
152	153	N 57°d56'09.18" W	129.839	153	2104369.782	574904.528
153	154	N 57°d03'03.21" W	64.178	154	2104404.688	574850.673
154	155	N 58°d39'31.14" W	2.906	155	2104406.200	574848.191
155	156	N 53°d43'42.77" W	2.088	156	2104407.435	574846.508
156	157	N 57°d25'24.62" W	16.825	157	2104416.494	574832.330
157	158	N 62°d04'07.25" W	9.114	158	2104420.763	574824.277
158	159	N 58°d39'31.14" W	6.292	159	2104424.036	574818.903
159	160	N 59°d05'21.64" W	24.464	160	2104436.603	574797.913
160	161	N 58°d15'18.99" W	9.21	161	2104441.449	574790.081
161	162	N 58°d48'07.54" W	8.98	162	2104446.101	574782.400
162	163	N 58°d06'36.25" W	14.709	163	2104453.871	574769.911
163	164	N 59°d45'43.79" W	3.701	164	2104455.735	574766.714
164	165	N 58°d21'08.83" W	7.921	165	2104459.891	574759.971
165	166	N 59°d05'21.24" W	17.894	166	2104469.083	574744.618
166	167	N 34°d03'54.01" W	24.805	167	2104489.631	574730.725
167	168	N 30°d33'25.92" W	18.42	168	2104505.493	574721.360
168	169	N 31°d29'38.16" W	35.77	169	2104535.994	574702.673
169	170	N 33°d31'07.15" W	188.895	170	2104693.477	574598.364
170	171	N 35°d16'26.60" W	72.815	171	2104752.923	574556.314
171	172	N 35°d10'19.24" W	279.141	172	2104981.100	574395.520
172	173	N 32°d40'15.43" W	161.477	173	2105117.029	574308.353
173	174	N 25°d03'49.27" W	52.672	174	2105164.741	574286.039
174	175	N 22°d01'13.91" W	46.969	175	2105208.284	574268.429
175	176	N 22°d01'13.91" W	0.19	176	2105208.460	574268.357
176	177	N 22°d01'13.91" W	51.909	177	2105256.582	574248.895
177	178	N 19°d02'15.28" W	45.163	178	2105299.275	574234.163
178	179	N 16°d12'50.16" W	142.765	179	2105436.362	574194.300
179	180	N 19°d19'43.37" W	29.234	180	2105463.948	574184.624
180	181	N 19°d39'04.86" W	110.61	181	2105568.115	574147.426
181	182	N 50°d40'30.49" E	0.651	182	2105568.527	574147.929
182	183	S 58°d18'35.68" E	2.878	183	2105567.015	574150.378
183	184	N 39°d07'25.30" E	1.815	184	2105568.423	574151.523
184	185	N 33°d47'20.08" E	8.769	185	2105575.711	574156.400
185	186	N 59°d37'08.61" W	17.154	186	2105584.387	574141.601
186	187	N 19°d39'27.06" W	15.151	187	2105598.655	574136.504
187	188	N 18°d15'39.00" W	113.012	188	2105705.976	574101.093
188	1	S 72°d25'28.02" W	14.222	1	2105701.681	574087.534
SUPERFICIE = 34,160.169 m <sup>2</sup>						

Dicho lo anterior, mediante Oficio Núm. SACH/T.M.-0127/2026 de fecha 26 de enero de 2026, la persona Titular de la Tesorería Municipal, informó el valor catastral por metro cuadrado de los predios colindantes con la vialidad “Corredor Radial a Cuayantla”, en el tramo comprendido entre Corredor Cacalotepec y la Carretera Federal Puebla-Atlixco, así como la calle Francisco I. Madero, en el tramo ubicado entre el Corredor Radial a Cuayantla y la Carretera Federal Puebla-Atlixco; para los efectos legales correspondientes, desprendiéndose los siguientes datos:

	Y	X	CLAVE DE ZONA CATASTRAL	VALOR
1	2105701.681	574087.534	SH06-1	\$ 580.00
2	2105701.436	574086.762	SH06-1	\$ 580.00
3	2105693.972	574089.258	SH06-1	\$ 580.00
4	2105593.781	574122.317	SH06-1	\$ 580.00
5	2105484.837	574161.233	SH06-1	\$ 580.00
6	2105477.435	574163.698	UI211	\$ 1,433.00
7	2105475.165	574164.688	UI211	\$ 1,433.00
8	2105458.256	574170.724	UI211	\$ 1,433.00
9	2105431.782	574180.010	SH06-1	\$ 580.00
10	2105294.732	574219.863	UH04-2	\$ 1,020.00
11	2105289.559	574221.648	UH04-2	\$ 1,020.00
12	2105288.606	574222.937	UH04-2	\$ 1,020.00
13	2105251.320	574234.843	UH04-2	\$ 1,020.00
14	2105158.747	574272.283	UH04-2	\$ 1,020.00
15	2105109.875	574295.139	SH06-1	\$ 580.00
16	2105109.771	574295.187	SH06-1	\$ 580.00
17	2105109.696	574295.235	SH06-1	\$ 580.00
18	2105109.673	574295.248	SH06-1	\$ 580.00
19	2105034.521	574341.604	UI211	\$ 1,433.00
20	2105022.677	574351.038	SH06-1	\$ 580.00
21	2104972.727	574383.070	SH06-1	\$ 580.00
22	2104744.271	574544.061	SH06-1	\$ 580.00
23	2104698.974	574576.103	UH03-1	\$ 6,650.00
24	2104698.843	574576.195	UH03-1	\$ 6,650.00
25	2104685.002	574585.985	SH06-1	\$ 580.00
26	2104527.932	574690.022	SH06-1	\$ 580.00
27	2104440.784	574743.413	SH06-1	\$ 580.00
28	2104427.090	574748.124	SH06-1	\$ 580.00
29	2104423.589	574749.250	SH06-1	\$ 580.00
30	2104420.014	574750.114	SH06-1	\$ 580.00
31	2104416.376	574750.728	SH06-1	\$ 580.00
32	2104412.706	574751.099	SH06-1	\$ 580.00
33	2104322.180	574756.891	SH06-1	\$ 580.00

34	2104196.737	574769.908	SH06-1	\$ 580.00
35	2104192.267	574770.265	SH06-1	\$ 580.00
36	2104187.784	574770.409	SH06-1	\$ 580.00
37	2104184.827	574770.330	SH06-1	\$ 580.00
38	2104172.019	574761.327	SH06-1	\$ 580.00
39	2104168.945	574767.048	SH06-1	\$ 580.00
40	2104168.315	574768.509	SH06-1	\$ 580.00
41	2104158.534	574767.361	SH06-1	\$ 580.00
42	2104082.762	574758.083	SH06-1	\$ 580.00
43	2104071.651	574755.592	SH06-1	\$ 580.00
44	2104060.420	574753.714	SH06-1	\$ 580.00
45	2104049.103	574752.452	SH06-1	\$ 580.00
46	2104037.734	574751.811	SH06-1	\$ 580.00
47	2104026.347	574751.793	SH06-1	\$ 580.00
48	2104025.854	574751.832	SH06-1	\$ 580.00
49	2104024.733	574751.212	SH06-1	\$ 580.00
50	2104023.363	574751.350	SH06-1	\$ 580.00
51	2104017.097	574752.527	SH06-1	\$ 580.00
52	2104016.552	574752.570	UH04-2	\$ 1,020.00
53	2104006.827	574753.971	UH04-2	\$ 1,020.00
54	2103997.212	574755.992	UH04-2	\$ 1,020.00
55	2103987.745	574758.623	UH04-2	\$ 1,020.00
56	2103884.783	574794.197	UH04-2	\$ 1,020.00
57	2103864.325	574801.141	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
58	2103853.821	574804.895	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
59	2103857.494	574813.875	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
60	2103864.023	574811.565	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
61	2103866.559	574810.544	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
62	2103990.713	574767.649	UH04-2	\$ 1,020.00
63	2103999.538	574765.203	UH04-2	\$ 1,020.00
64	2104008.501	574763.323	UH04-2	\$ 1,020.00
65	2104017.565	574762.016	UH04-2	\$ 1,020.00
66	2104026.694	574761.287	UH04-2	\$ 1,020.00
67	2104037.659	574761.313	UH04-2	\$ 1,020.00
68	2104048.606	574761.944	UH04-2	\$ 1,020.00
69	2104059.502	574763.178	UH04-2	\$ 1,020.00
70	2104070.312	574765.011	UH04-2	\$ 1,020.00
71	2104081.005	574767.439	UH04-2	\$ 1,020.00
72	2104136.096	574774.184	UH04-2	\$ 1,020.00
73	2104171.909	574778.797	UH04-2	\$ 1,020.00
74	2104184.129	574784.559	UH04-2	\$ 1,020.00
75	2104191.325	574789.497	UH04-2	\$ 1,020.00

76	2104198.736	574779.251	SH06-1	\$ 580.00
77	2104322.973	574766.360	SH06-1	\$ 580.00
78	2104413.330	574760.578	SH06-1	\$ 580.00
79	2104417.636	574760.144	SH06-1	\$ 580.00
80	2104421.903	574759.425	SH06-1	\$ 580.00
	Y	X	CLAVE DE ZONA CATASTRAL	VALOR
81	2104426.121	574758.407	SH06-1	\$ 580.00
82	2104430.252	574757.082	SH06-1	\$ 580.00
83	2104436.756	574754.845	SH06-1	\$ 580.00
84	2104437.468	574754.785	SH06-1	\$ 580.00
85	2104438.770	574784.884	SH06-1	\$ 580.00
86	2104440.038	574755.195	SH06-1	\$ 580.00
87	2104441.238	574755.709	SH06-1	\$ 580.00
88	2104442.339	574756.410	SH06-1	\$ 580.00
89	2104443.312	574757.282	SH06-1	\$ 580.00
90	2104444.129	574758.300	SH06-1	\$ 580.00
91	2104444.771	574759.437	SH06-1	\$ 580.00
92	2104445.218	574760.664	UI211	\$ 1,433.00
93	2104445.460	574761.947	UI211	\$ 1,433.00
94	2104445.490	574763.252	UI211	\$ 1,433.00
95	2104445.308	574764.545	UI211	\$ 1,433.00
96	2104445.086	574765.254	UI211	\$ 1,433.00
97	2104415.904	574813.992	UI211	\$ 1,433.00
98	2104396.644	574845.618	SH06-1	\$ 580.00
99	2104361.770	574899.423	SH06-1	\$ 580.00
100	2104292.791	575009.539	SH06-1	\$ 580.00
101	2104280.157	575029.833	SH06-1	\$ 580.00
102	2104270.787	575045.077	SH06-1	\$ 580.00
103	2104254.344	575071.562	SH06-1	\$ 580.00
105	2104252.034	575074.498	SH06-1	\$ 580.00
106	2104249.271	575077.374	SH06-1	\$ 580.00
107	2104245.577	575080.612	SH06-1	\$ 580.00
108	2104239.196	575087.405	SH06-1	\$ 580.00
109	2104234.428	575093.529	UH04-2	\$ 1,020.00
110	2104213.430	575126.223	UH04-2	\$ 1,020.00
111	2104210.127	575124.208	UH04-2	\$ 1,020.00
112	2104206.730	575129.557	UH04-2	\$ 1,020.00
113	2104210.002	575131.559	UH04-2	\$ 1,020.00
114	2104161.027	575207.803	UH04-2	\$ 1,020.00
115	2104140.122	575241.189	UH04-2	\$ 1,020.00
116	2104137.577	575245.145	UH04-2	\$ 1,020.00

117	2104131.796	575254.331	UH04-2	\$ 1,020.00
118	2104120.027	575273.273	UH04-2	\$ 1,020.00
119	2104108.004	575292.469	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
120	2104107.055	575297.749	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
121	2104105.920	575294.867	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
122	2104105.495	575295.173	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
123	2104102.060	575297.638	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
124	2104097.204	575297.608	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
125	2104095.598	575297.864	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
126	2104081.334	575299.806	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
127	2104085.057	575312.677	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
128	2104085.077	575312.580	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
129	2104085.419	575311.567	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
130	2104085.927	575310.652	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
131	2104086.585	575309.842	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
132	2104087.373	575309.159	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
133	2104088.268	575308.623	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
134	2104089.071	575308.315	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
135	2104094.097	575307.647	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
136	2104104.185	575306.585	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
137	2104110.869	575305.219	BANDA 1-C	\$ 8,990.00
138	2104149.391	575244.287	UH04-2	\$ 1,020.00
139	2104163.872	575221.680	UH04-2	\$ 1,020.00
140	2104169.536	575213.219	UH04-2	\$ 1,020.00
141	2104176.165	575203.334	UH04-2	\$ 1,020.00
142	2104179.198	575198.665	UH04-2	\$ 1,020.00
143	2104182.573	575193.365	UH04-2	\$ 1,020.00
144	2104188.220	575184.452	UH04-2	\$ 1,020.00
145	2104187.584	575184.043	UH04-2	\$ 1,020.00
146	2104242.189	575099.025	UH04-2	\$ 1,020.00
147	2104246.421	575093.589	SH06-1	\$ 580.00
148	2104252.186	575087.452	SH06-1	\$ 580.00
149	2104255.661	575084.406	SH06-1	\$ 580.00
150	2104259.241	575080.688	SH06-1	\$ 580.00
151	2104262.427	575076.627	SH06-1	\$ 580.00
152	2104300.855	575014.561	SH06-1	\$ 580.00
153	2104369.782	574904.525	SH06-1	\$ 580.00
154	2104404.688	574850.673	SH06-1	\$ 580.00
155	2104406.200	574848.191	SH06-1	\$ 580.00
156	2104407.435	574846.508	SH06-1	\$ 580.00
157	2104416.494	574832.330	SH06-1	\$ 580.00

158	2104420.763	574824.277	SH06-1	\$ 580.00
159	2104424.036	574818.903	UI211	\$ 1,433.00
160	2104436.603	574797.913	UI211	\$ 1,433.00
161	2104441.449	574790.081	UI211	\$ 1,433.00
162	2104446.101	574782.400	UI211	\$ 1,433.00
163	2104453.871	574769.911	UI211	\$ 1,433.00
164	2104455.735	574766.714	UI211	\$ 1,433.00
165	2104459.891	574759.971	SH06-1	\$ 580.00
166	2104469.083	574744.618	SH06-1	\$ 580.00
167	2104489.631	574730.725	SH06-1	\$ 580.00
168	2104505.493	574721.360	SH06-1	\$ 580.00
169	2104535.994	574702.673	SH06-1	\$ 580.00
170	2104693.477	574598.364	UH03-2	\$ 3,610.00
171	2104752.923	574556.314	SH06-1	\$ 580.00
172	2104981.100	574395.520	UH03-2	\$ 3,610.00
173	2105117.029	574308.353	SH06-1	\$ 580.00
174	2105164.741	574286.039	UH04-2	\$ 1,020.00
175	2105208.284	574268.429	UH04-2	\$ 1,020.00
176	2105208.460	574268.357	UH04-2	\$ 1,020.00
177	2105256.582	574248.895	UH04-2	\$ 1,020.00
178	2105299.275	574234.163	UH04-2	\$ 1,020.00
179	2105436.362	574194.300	UI211	\$ 1,433.00
180	2105463.948	574184.624	UI211	\$ 1,433.00
181	2105568.115	574147.426	UI211	\$ 1,433.00
182	2105568.527	574147.929	UI211	\$ 1,433.00
183	2105567.015	574150.378	UI211	\$ 1,433.00
184	2105568.430	574151.527	UI211	\$ 1,433.00
185	2105575.711	574156.400	SH06-1	\$ 580.00
186	2105584.387	574141.601	SH06-1	\$ 580.00
187	2105598.655	574136.504	SH06-1	\$ 580.00
188	2105705.976	574101.093	SH06-1	\$ 580.00
1	2105701.681	574087.534	SH06-1	\$ 580.00

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7 fracción II, de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, se desprende que, como registro en las oficinas fiscales del municipio, respecto de la superficie total a expropiar, y dependiendo del tipo de uso de suelo de los inmuebles afectados, al momento de la expropiación, existen **6 (seis)** valores catastrales distintos por metro cuadrado, los cuales oscilan entre los **\$580.00 (quinientos ochenta pesos 00/100 M.N.)** y los **\$8,990.00 (ocho mil novecientos noventa pesos 00/100 M.N.)**; lo que se menciona para los efectos legales conducentes.

**3. EL NOMBRÉ DEL PROPIETARIO. EN CASO DE SER CONOCIDO, Y LA DESIGNACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS O CONDICIONES EN QUE SE ENCUENTRA LA COSA QUE VA A EXPROPIARSE**

Que, mediante Oficio SACH/TM/DC-16941.1/2025 de fecha nueve de diciembre de dos mil veinticinco, la persona Titular de la Tesorería Municipal informó que dentro de la información que obra en la Dirección de Catastro de la Tesorería Municipal, se encuentran los siguientes propietarios:

ACEVEDO GALIAZZI JAIME
ARAMBURO PEREZ JOSE DE JESUS Y COP
BONILLA REYES TELESFORO Y CD
CERON PALACIOS OMAR
CHAVEZ GALLEGOS MANUEL Y CD
COATL COATL JOSE LEONIDES Y CD
COATL COYOTL TIBURCIO JERONIMO
COATL HUANETL JUAN
COATL MIXCOATL JAIME
COCOLOTL TOLAMA ROLANDO
COYOTL TEPEYAHUIL LUCIANA
COYOTL TEPEYAHUITL CELEDONI TOMAS
CUAMANI CUAUTLE TOMASA
CUATETL COYOTL MAURILIO (ALBACEA DEFINITIVO)
CUAUTLE PEREZ JOSE GUADALUPE
CUAUTLE RAMIREZ MARIA Y CD
CUAXILOA ROMERO JOSE LUIS
CUAYA COYOTL JOSEFINA
CUAYA RAMIREZ JOSE DE JESUS AURELIANO
DAVILA TORRES JOSE ANGEL MARIO
DESARROLLO SERESIS S.A. DE C.V.
DOMINGUEZ HERNANDEZ LAZARO Y COP
ENCINAS MENESES ALBERTO
FLORES TOXCOYOA PETRA
GALVAN SANCHEZ CATALINA

GARMENDIA DOMINGUEZ JOSE GUSTAVO
H. AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA
HECATL PAISANO ELODIA (ALBACEA DEFINITIVA)
HERNANDEZ JIMENEZ PABLO
HUITLE LOPEZ JUANA Y COP.
HUIXTLACATL ROJAS MARTHA LETICIA
INFRAESTRUCTURA Y CONSTRUCCIONES FERLIZ
ITZCOATL TECPANECATL MARIA MALENA
LOZADA CUAYA JOSE RAUL MARCELINO
MARTÍNEZ FRIAS ANIBAL
MARTINEZ TAME JOSE RAUL Y COP
ORTEGA MALDONADO BLANCA ARACELI
PAISANO MEMEHUA MARIA ESTELA
PEREZ CHANTES ANTONIA
PINEDA PINEDA MARCO ANTONIO
POPOCA COYOTL JUAN
POPOCA POPOCA IDELFONSA LUCECIA Y COPS
RIVERO ALVARADO JOSE RUBEN
RIVERO DEL CASTILLO MARIA ELIZABETH Y CD
RODRIGUEZ AGUILAR RAUL Y CD
RODRIGUEZ CRUZ SANDRA
ROJAS DE H BEATRIZ
ROJAS ROMERO LEONCIO
SANTOS FORMACIO BENITO
SOLIS COYOPOL JUAN MARCIAL
TECPANECATL TOXTLE MARIA HORTENSIA
TEPEYAHUITL COYOTL GABRIELA
TEPEYAHUITL TEUTLE NICOLAS Y COP
TLAHUEXTL GALLEGOS JOSE TOMAS HUMBERTO
TOME DE AQUINO MAURICIA Y BARRANCO BARALES ESTEBAN
TOXTLE CUAUTLE MOISES

TOXTLE NANCY GLORIA ANAI Y ALMA DELIA TOXTLE
XICALE HUITLE MARIANA ROMANA Y COP
XICALE TELLO ROMUALDO FELIPE
XINTO CUAYA FELICIANO
ZACARIAS PAJARO CASTULO

Resulta relevante precisar que los predios señalados en el numeral que anteceden colindan con la vía pública preexistente denominada “Corredor Radial a Cuayantla”. En su estado actual, la zona adyacente se conforma predominantemente por inmuebles sin edificaciones (predios baldíos), así como por fracciones destinadas a uso habitacional o con construcciones diversas, guardando una relación directa de proximidad con el trazo de la vialidad.

#### 4. LA MENCIÓN DE HABER OTORGADO EL DERECHO DE AUDIENCIA AL PROPIETARIO

En acuerdo de fecha nueve de febrero de dos mil veintiséis, se hizo constar que dentro del plazo legal de doce días hábiles que establece la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla, mismo que transcurrió del día **VEINTIUNO DE ENERO PARA FENECER EL DÍA SEIS DE FEBRERO DE DOS MIL VEINTISÉIS**, ningún interesado ejerció su derecho para manifestarse y ofrecer pruebas, por lo cual, fue procedente declarar su preclusión y, como consecuencia resultó innecesario agotar las subsecuentes etapas procedimentales, pues a nada práctico conllevaría su desahogo si en el presente procedimiento no existió materia respecto de la que pronunciarse.

**En ese sentido, se otorgó el derecho de audiencia que establece el artículo 5 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla.**

#### 5. LA DECLARATORIA DE EXPROPIACIÓN CON EXPRESIÓN DEL FIN QUE PRETENDE ALCANZARSE

Por causa de utilidad pública se declara la expropiación de la superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, para la construcción de la obra denominada: “PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA.”

La presente expropiación tiene como finalidad primordial el mejoramiento de la infraestructura vial de la zona, a fin de garantizar el derecho a la movilidad de los habitantes y transeúntes, para:

- Optimizar la conectividad regional entre la Cabecera Municipal y la Carretera Federal Puebla-Atlixco.
- Reducir los tiempos de traslado y mejorar la seguridad vial para los peatones, ciclistas, vehículos y en general a toda la población que la transite.
- Impulsar el desarrollo urbano ordenado y elevar la calidad de vida de los habitantes de la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo mediante servicios de infraestructura básica de vanguardia.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Cuerpo Edilicio el siguiente dictamen:

### DECRETO DE EXPROPIACIÓN.

**PRIMERO.** Se emite y se aprueba el presente dictamen en todos y cada uno de sus términos.

**SEGUNDO.** Por causa de utilidad pública se aprueba la expropiación de **la superficie de 34,160.169 metros cuadrados, ubicados en la Junta Auxiliar de San Bernardino Tlaxcalancingo en el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla.**

**TERCERO.** Los inmuebles expropiados tienen como destino la construcción de la obra denominada: **“PAVIMENTACIÓN DE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA, ENTRE CORREDOR CACALOTEPEC Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; Y CALLE FRANCISCO I. MADERO ENTRE CORREDOR RADIAL A CUAYANTLA Y CARRETERA FEDERAL PUEBLA-ATLIXCO; EN LA LOCALIDAD DE SAN BERNARDINO TLAXCALANCINGO EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA DEL ESTADO DE PUEBLA”.**

**CUARTO.** De conformidad con la información proporcionada por las autoridades competentes, contenidas en el expediente, se instruye a la Sindicatura Municipal para que, a los propietarios identificados (mismos que se enlistan a continuación) se les notifique el presente Decreto de Expropiación, de acuerdo con el artículo 8 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla:

ACEVEDO GALIAZZI JAIME
ARAMBURO PEREZ JOSE DE JESUS Y COP
BONILLA REYES TELESFORO Y CD
CERON PALACIOS OMAR
CHAVEZ GALLEGOS MANUEL Y CD
COATL COATL JOSE LEONIDES Y CD
COATL COYOTL TIBURCIO JERONIMO
COATL HUANETL JUAN
COATL MIXCOATL JAIME
COCOLOTL TOLAMA ROLANDO
COYOTL TEPEYAHUIL LUCIANA

COYOTL TEPEYAHUITL CELEDONI TOMAS
CUAMANI CUAUTLE TOMASA
CUATETL COYOTL MAURILIO (ALBACEA DEFINITIVO)
CUAUTLE PEREZ JOSE GUADALUPE
CUAUTLE RAMIREZ MARIA Y CD
CUAXILOA ROMERO JOSE LUIS
CUAYA COYOTL JOSEFINA
CUAYA RAMIREZ JOSE DE JESUS AURELIANO
DAVILA TORRES JOSE ANGEL MARIO
DESARROLLO SERESIS S.A. DE C.V.
DOMINGUEZ HERNANDEZ LAZARO Y COP
ENCINAS MENESES ALBERTO
FLORES TOXCOYOA PETRA
GALVAN SANCHEZ CATALINA
GARMENDIA DOMINGUEZ JOSE GUSTAVO
H. AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA
HECATL PAISANO ELODIA (ALBACEA DEFINITIVA)
HERNANDEZ JIMENEZ PABLO
HUITLE LOPEZ JUANA Y COP.
HUIXTLACATL ROJAS MARTHA LETICIA
INFRAESTRUCTURA Y CONSTRUCCIONES FERLIZ
ITZCOATL TECPANECATL MARIA MALENA
LOZADA CUAYA JOSE RAUL MARCELINO
MARTÍNEZ FRIAS ANIBAL
MARTINEZ TAME JOSE RAUL Y COP
ORTEGA MALDONADO BLANCA ARACELI
PAISANO MEMEHUA MARIA ESTELA
PEREZ CHANTES ANTONIA
PINEDA PINEDA MARCO ANTONIO
POPOCA COYOTL JUAN
POPOCA POPOCA IDELFONSA LUCECIA Y COPS

RIVERO ALVARADO JOSE RUBEN
RIVERO DEL CASTILLO MARIA ELIZABETH Y CD
RODRIGUEZ AGUILAR RAUL Y CD
RODRIGUEZ CRUZ SANDRA
ROJAS DE H BEATRIZ
ROJAS ROMERO LEONCIO
SANTOS FORMACIO BENITO
SOLIS COYOPOL JUAN MARCIAL
TECPANECATL TOXTLE MARIA HORTENSIA
TEPEYAHUITL COYOTL GABRIELA
TEPEYAHUITL TEUTLE NICOLAS Y COP
TLAHUEXTL GALLEGOS JOSE TOMAS HUMBERTO
TOME DE AQUINO MAURICIA Y BARRANCO BARALES ESTEBAN
TOXTLE CUAUTLE MOISES
TOXTLE NANCY GLORIA ANAI Y ALMA DELIA TOXTLE
XICALE HUITLE MARIANA ROMANA Y COP
XICALE TELLO ROMUALDO FELIPE
XINTO CUAYA FELICIANO
ZACARIAS PAJARO CASTULO

**QUINTO.** Se instruye a la Secretaría del Ayuntamiento, a tramitar lo conducente a fin de publicar el presente Decreto de Expropiación en un Diario de Mayor Circulación en la Entidad, en el Periódico Oficial del Estado, así como en la Gaceta Municipal, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla.

**SEXTO.** Se instruye a la Secretaría del Ayuntamiento, a tramitar lo conducente a fin de realizar la publicación de edictos por tres veces consecutivas en el Periódico Oficial del Estado y en un Diario de mayor circulación en la Entidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 último párrafo de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla.

**SÉPTIMO.** Se instruye a la Sindicatura Municipal para que realice las gestiones necesarias a efecto de que se lleve a cabo la inscripción del Decreto de Expropiación, en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio de este Distrito Judicial en términos de lo establecido en el artículo 9 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla.

**OCTAVO.** Una vez publicado el presente Decreto de Expropiación, el Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, a través de las unidades administrativas competentes, podrá proceder a la

ocupación de los bienes inmuebles objeto de la expropiación, o imponer las disposiciones limitativas al dominio.

**NOVENO.** Se instruye al Síndico Municipal, para que, en representación del municipio lleve a cabo la negociación, formalización y suscripción de los convenios administrativos de indemnización con los propietarios de los bienes afectados por el presente Decreto, de conformidad con el artículo 24 de la Ley de Expropiación para el Estado de Puebla.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto de Expropiación entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Puebla.

**SEGUNDO.** Si por exigencias de construcción gramatical, enumeración, orden u otra circunstancia, un texto utiliza el género masculino y no emplea el género femenino, sin que existan motivos para su exclusión, este dictamen deberá ser interpretado en sentido igualitario para hombres y mujeres, de modo que estas y aquéllos puedan adquirir toda clase de derechos y contraer igualmente toda clase de deberes.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 18 DE MARZO DE 2026.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO, ECOLOGÍA, MEDIO AMBIENTE, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CC. MIGUEL ÁNGEL CHANTES CUAMANI, PRESIDENTE, *RÚBRICA*; LIDIA ISELA CUAYA OSORIO, VOCAL, *RÚBRICA*; RAQUEL ZACATZI FRAGOSO, VOCAL, *RÚBRICA*; JOSÉ LUIS CARRANZA MAGALLANES, VOCAL, *RÚBRICA*; **"CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO"**.

DICTAMEN MEDIANTE EL CUAL SE SOMETE A CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CABILDO DEL H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, **CONCEDER EL BENEFICIO DE DESCUENTO DEL 50% EN MULTAS Y RECARGOS SOBRE EL IMPUESTO PREDIAL O DERECHOS POR LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS, EN EL MES DE ABRIL DEL EJERCICIO FISCAL 2026.**

## **SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 31 DE ENERO DE 2026**

QUIENES SUSCRIBEN, EN USO DE LA VOZ LA REGIDORES DE LA COMISIÓN DE PATRIMONIO Y HACIENDA PÚBLICA MUNICIPAL, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIONES I, II Y IV INCISO A) DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 2, 102, 103 FRACCIONES I Y IV, 105 Y 108 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA; 1 DE LA LEY DE HACIENDA MUNICIPAL DEL ESTADO DE PUEBLA; 1, 2, 3, 4 NUMERAL 120, Y 92 FRACCIONES III, V Y VII DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL; 1, 30 FRACCIONES IX Y XI, Y 31 DEL CÓDIGO FISCAL Y HACENDARIO PARA EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA; 2 FRACCIÓN V, 3, 7, DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, PRESENTAMOS A ESTE HONORABLE CABILDO DEL H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, **DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA CONCEDER EL BENEFICIO DE DESCUENTO DEL 50% EN MULTAS Y RECARGOS SOBRE EL IMPUESTO PREDIAL Y DERECHOS POR LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS, EN EL MES DE ABRIL DEL EJERCICIO FISCAL 2026.**

### **ANTECEDENTES**

I. LA RECAUDACIÓN DE INGRESOS PROPIOS CONSTITUYE UNO DE LOS FACTORES QUE FORTALECEN LA EFICACIA DE LAS ADMINISTRACIONES MUNICIPALES, TODA VEZ QUE INCREMENTA LA AUTONOMÍA EN EL EJERCICIO DE LOS RECURSOS AL REDUCIR LA DEPENDENCIA DE AQUELLOS ETIQUETADOS POR OTRAS INSTANCIAS GUBERNAMENTALES. EN ESTE CONTEXTO, EL IMPUESTO PREDIAL SE PRESENTA COMO UNO DE LOS INSTRUMENTOS FISCALES MÁS RELEVANTES PARA MEJORAR LA SOLIDEZ Y SOSTENIBILIDAD DE LAS HACIENDAS PÚBLICAS MUNICIPALES.

II. EN LA ACTUALIDAD, LOS MUNICIPIOS ENFRENTAN DIVERSAS DIFICULTADES PARA INCREMENTAR SUS INGRESOS PROPIOS MEDIANTE LA RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS, DERIVADO DE FACTORES COMO LA LIMITADA CULTURA CONTRIBUTIVA EN ALGUNOS SECTORES DE LA POBLACIÓN, ASÍ COMO DE CONDICIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES QUE INCIDEN DIRECTAMENTE EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES FISCALES MUNICIPALES.

ASIMISMO, ES IMPORTANTE RECONOCER QUE EL ENTORNO NACIONAL E INTERNACIONAL INFLUYE DIRECTAMENTE EN LA CAPACIDAD RECAUDATORIA DE LOS MUNICIPIOS. FACTORES COMO LA INSEGURIDAD EN DIVERSAS REGIONES DEL PAÍS, LA DEPENDENCIA DE LAS TRANSFERENCIAS FEDERALES Y LA INESTABILIDAD DEL ENTORNO MACROECONÓMICO INCIDEN EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA LOCAL, LO QUE PUEDE TRADUCIRSE EN EL CIERRE DE NEGOCIOS, LA DISMINUCIÓN DEL COMERCIO Y LA DEPRECIACIÓN DEL VALOR CATASTRAL DE LOS INMUEBLES, AFECTANDO EN CONSECUENCIA LA RECAUDACIÓN DE INGRESOS PROPIOS. DE IGUAL FORMA, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026 EL GOBIERNO FEDERAL HA PROYECTADO UN PRESUPUESTO HISTÓRICO APROXIMADO DE UN BILLÓN DE PESOS DESTINADO A LOS PROGRAMAS PARA EL BIENESTAR, LO QUE PODRÍA IMPACTAR INDIRECTAMENTE EN LA DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPACIONES FEDERALES CORRESPONDIENTES AL RAMO 28 Y, POR ENDE, EN EL MARGEN FINANCIERO DE LOS MUNICIPIOS.

III. EN ESTE CONTEXTO, DEBE CONSIDERARSE QUE LA ECONOMÍA MEXICANA MANTIENE UNA ESTRECHA RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y CON LOS MERCADOS GLOBALES, POR LO QUE LA INCERTIDUMBRE ECONÓMICA INTERNACIONAL GENERA EFECTOS COMO VOLATILIDAD EN EL TIPO DE CAMBIO, DESACELERACIÓN DE LA INVERSIÓN, INFLACIÓN Y TASAS DE INTERÉS ELEVADAS. ESTA SITUACIÓN SE VE ACENTUADA POR DIVERSOS FACTORES GEOPOLÍTICOS, ENTRE ELLOS LOS CONFLICTOS ARMADOS INTERNACIONALES, LOS CUALES INCIDEN EN LA ESTABILIDAD DE LOS MERCADOS Y EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO GLOBALES. DICHOS FACTORES REPERCUTEN EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA LOCAL Y, EN CONSECUENCIA, EN LA CAPACIDAD RECAUDATORIA DE LOS MUNICIPIOS, CONFIGURANDO UN ENTORNO FINANCIERO COMPLEJO QUE LIMITA EL CRECIMIENTO DE LOS INGRESOS PROPIOS.

IV. EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, EL GOBIERNO MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, CONSCIENTE DE LOS EFECTOS QUE LA CONTRACCIÓN ECONÓMICA PUEDE GENERAR EN LOS INGRESOS DE LAS FAMILIAS SANANDRESEÑAS, CONSIDERA NECESARIO IMPLEMENTAR MECANISMOS QUE PERMITAN INCENTIVAR A LAS PERSONAS CONTRIBUYENTES A REGULARIZAR EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES FISCALES MUNICIPALES, PARTICULARMENTE EN LO RELATIVO AL IMPUESTO PREDIAL Y A LOS DERECHOS POR LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE DESECHOS SÓLIDOS.

V. ASIMISMO, SE ADVIERTE LA EXISTENCIA DE UN REZAGO IMPORTANTE EN EL PAGO DE CONTRIBUCIONES RELACIONADAS CON EL IMPUESTO PREDIAL Y LOS DERECHOS MENCIONADOS, POR LO QUE RESULTA INDISPENSABLE ADOPTAR ACCIONES QUE PERMITAN ABATIR DICHOS REZAGOS Y FORTALECER LAS FINANZAS MUNICIPALES, SIN RECURRIR AL INCREMENTO DE IMPUESTOS, DERECHOS, PRODUCTOS O APROVECHAMIENTOS, SINO MEDIANTE EL OTORGAMIENTO DE ESTÍMULOS FISCALES QUE INCENTIVEN EL CUMPLIMIENTO VOLUNTARIO DE LAS OBLIGACIONES TRIBUTARIAS MUNICIPALES.

VI. POR OTRA PARTE, DE CONFORMIDAD CON LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, GENERADOS POR EL SISTEMA DE CONTABILIDAD GUBERNAMENTAL NSARCII, SE OBSERVA QUE DURANTE LOS EJERCICIOS FISCALES 2022, 2023, 2024 Y 2025 SE REGISTRÓ UN COMPORTAMIENTO POSITIVO EN LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL DURANTE LOS PERIODOS EN LOS QUE SE OTORGARON FACILIDADES ADMINISTRATIVAS Y ESTÍMULOS FISCALES, PARTICULARMENTE EN LOS MESES DE DICIEMBRE, ENERO, FEBRERO Y MARZO DE CADA EJERCICIO.

EN DICHS PERIODOS SE OBSERVÓ UN INCREMENTO SUSTANCIAL EN LA RECAUDACIÓN, LO QUE EVIDENCIA LA FAVORABLE RESPUESTA DE LAS Y LOS CONTRIBUYENTES ANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVOS FISCALES, TAL COMO SE DESPRENDE DEL SIGUIENTE ANÁLISIS:

AÑO	ENERO - MARZO	MEDIA (PAGO OPORTUNO)
2022	\$52,419,930.00	\$17,473,310.00
2023	\$57,056,953.00	\$19,018,984.33
2024	\$60,848,404.00	\$20,282,801.33
2025	\$69,043,438.00	\$23,014,479.33

ASIMISMO, DURANTE EL EJERCICIO 2025 SE REGISTRARON LOS SIGUIENTES RESULTADOS:

IMPUESTO PREDIAL	CUENTAS PAGADAS	RECAUDACIÓN OBTENIDA
PAGO ANTICIPADO 2025 (DICIEMBRE 2024)	10,234	\$16,683,871.00
PAGO OPORTUNO (ENERO-MARZO 2025)	30,582	\$56,244,748.00
CUENTAS REGULARIZADAS (ENERO-MARZO)	8,533	\$13,003,099.00

VII. EN RAZÓN DE LO ANTERIOR, EL OBJETIVO PRINCIPAL DE LA PRESENTE PROPUESTA CONSISTE EN IMPULSAR DE MANERA EFICIENTE LA RECAUDACIÓN CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO FISCAL 2026, ASÍ COMO APOYAR E INCENTIVAR A LAS Y LOS CIUDADANOS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA PARA EL CUMPLIMIENTO Y REGULARIZACIÓN DEL PAGO DEL IMPUESTO PREDIAL Y DEL SERVICIO DE LIMPIA HABITACIONAL.

LO ANTERIOR COBRA ESPECIAL RELEVANCIA ANTE LA CRECIENTE DEMANDA DE ACCIONES ORIENTADAS AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL, EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD PÚBLICA, EL MANTENIMIENTO DEL ALUMBRADO PÚBLICO, ASÍ COMO LA AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE DRENAJE Y ALCANTARILLADO, ADEMÁS DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE ALTO IMPACTO SOCIAL EN BENEFICIO DE LAS Y LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO.

VIII. EN ESE SENTIDO, SE PROPONE EXTENDER LOS BENEFICIOS FISCALES OTORGADOS DURANTE LOS MESES DE DICIEMBRE DE 2025, ASÍ COMO ENERO, FEBRERO Y MARZO DE 2026, HASTA EL MES DE ABRIL DE 2026, CONSISTENTES EN LA APLICACIÓN DE UN 50% DE DESCUENTO EN MULTAS Y RECARGOS CORRESPONDIENTES AL IMPUESTO PREDIAL Y A LOS DERECHOS POR LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE DESECHOS SÓLIDOS.

## CONSIDERANDOS

I.- QUE, LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIONES I, II Y IV INCISO A) DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 103 FRACCIONES I Y IV DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, Y 3 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL, DISPONEN QUE; LOS MUNICIPIOS ESTARÁN INVESTIDOS DE PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, SU AYUNTAMIENTO ADMINISTRARÁ LIBREMENTE SU HACIENDA Y NO TENDRÁ SUPERIOR JERÁRQUICO, ADEMÁS DE QUE NO HABRÁ AUTORIDAD INTERMEDIA ENTRE EL MUNICIPIO Y EL GOBIERNO DEL ESTADO.

II.- QUE EL ARTÍCULO 108 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, SEÑALA QUE LOS RECURSOS ECONÓMICOS DE QUE DISPONGA EL ESTADO, LOS MUNICIPIOS Y SUS ENTIDADES, ASÍ COMO LOS ORGANISMOS AUTÓNOMOS, SE ADMINISTRARÁN CON EFICIENCIA, EFICACIA, IMPARCIALIDAD Y HONRADEZ, PARA SATISFACER LOS OBJETIVOS A QUE ESTÉN DESTINADOS.

III.- QUE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, EN SUS ARTÍCULOS 2 Y 102 DISPONE QUE EL ESTADO ADOPTARÁ PARA SU RÉGIMEN INTERIOR LA FORMA DE GOBIERNO REPUBLICANO, REPRESENTATIVO Y POPULAR, TENIENDO COMO BASE DE SU ORGANIZACIÓN POLÍTICA Y ADMINISTRATIVA EL MUNICIPIO LIBRE, SEÑALANDO QUE CADA MUNICIPIO SERÁ GOBERNADO POR UN AYUNTAMIENTO DE ELECCIÓN POPULAR DIRECTA INTEGRADO POR UN PRESIDENTE MUNICIPAL, NÚMERO DE REGIDORES Y SÍNDICOS QUE LA LEY DETERMINE. LAS ATRIBUCIONES QUE ESTA CONSTITUCIÓN OTORGA A CADA GOBIERNO MUNICIPAL SE EJERCERÁN POR EL AYUNTAMIENTO DE MANERA EXCLUSIVA Y NO HABRÁ AUTORIDAD INTERMEDIA ALGUNA ENTRE ÉSTE Y EL GOBIERNO DEL ESTADO.

IV.- QUE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, EN SU ARTÍCULO 103 REGULA:

*“ARTÍCULO 103. LOS MUNICIPIOS TIENEN PERSONALIDAD JURÍDICA, PATRIMONIO PROPIO QUE LOS AYUNTAMIENTOS MANEJARÁN CONFORME A LA LEY, Y ADMINISTRARÁN LIBREMENTE SU HACIENDA, LA CUAL SE FORMARÁ DE LOS RENDIMIENTOS DE LOS BIENES QUE LES PERTENEZCAN, ASÍ COMO DE LAS CONTRIBUCIONES Y OTROS INGRESOS QUE LA LEGISLATURA DEL ESTADO ESTABLEZCA A FAVOR DE AQUÉLLOS Y QUE, ENTRE OTROS, SERÁN:*

*I.- LAS CONTRIBUCIONES, INCLUYENDO LAS TASAS ADICIONALES QUE SE APRUEBEN SOBRE PROPIEDAD INMOBILIARIA, FRACCIONAMIENTOS DE ÉSTA, DIVISIÓN, CONSOLIDACIÓN, TRASLACIÓN, MEJORA Y LAS QUE TENGAN COMO BASE EL VALOR DE LOS INMUEBLES.*

*II.- LAS PARTICIPACIONES FEDERALES.*

*III.- LOS INGRESOS DERIVADOS DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS A SU CARGO*

*IV.- LOS RECURSOS QUE INTEGRAN LA HACIENDA MUNICIPAL SERÁN EJERCIDOS EN FORMA DIRECTA POR LOS AYUNTAMIENTOS, O BIEN, POR QUIENES ELLOS AUTORICEN, CONFORME A LA LEY". (SIC)*

V.- QUE EL PRIMER PÁRRAFO DEL NUMERAL 105 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, DETERMINA QUE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL SERÁ CENTRALIZADA Y DESCENTRALIZADA.

VI.- QUE EN CONSONANCIA CON LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 115 EN SUS FRACCIONES II Y IV DE LA **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**, LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA EN SU ARTÍCULO 105 FRACCIÓN III ESTABLECE QUE *"LOS AYUNTAMIENTOS TENDRÁN FACULTADES PARA EXPEDIR DE ACUERDO CON LAS LEYES EN MATERIA MUNICIPAL QUE EMITA EL CONGRESO DEL ESTADO, LOS BANDOS DE POLICÍA Y GOBIERNO, LOS REGLAMENTOS, CIRCULARES Y DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS DE OBSERVANCIA GENERAL DENTRO DE SUS RESPECTIVAS JURISDICCIONES"*.

VII.- QUE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL DEL ESTADO EN SUS ARTÍCULOS 1, 2, 3 Y 4, EN SU NUMERAL 120, DETERMINAN QUE ESTA LEY ES DE ORDEN PÚBLICO Y DE OBSERVANCIA GENERAL EN LOS MUNICIPIOS QUE CONFORMAN EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, LA CUAL REGULA LAS BASES PARA LA INTEGRACIÓN Y ORGANIZACIÓN EN EL ÁMBITO MUNICIPAL DEL TERRITORIO, LA POBLACIÓN Y EL GOBIERNO. POR LO QUE, EL MUNICIPIO ES UNA ENTIDAD DE DERECHO PÚBLICO, LA BASE DE LA DIVISIÓN TERRITORIAL Y LA ORGANIZACIÓN POLÍTICO Y ADMINISTRATIVA DEL ESTADO DE PUEBLA, INTEGRADO POR UNA COMUNIDAD ESTABLECIDA EN UN TERRITORIO CON UN GOBIERNO DE ELECCIÓN POPULAR DIRECTA, EL CUAL TIENE COMO PROPÓSITO SATISFACER EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA LAS NECESIDADES COLECTIVAS DE LA POBLACIÓN, ASÍ COMO INDUCIR Y ORGANIZAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS CIUDADANOS EN LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO INTEGRAL DE SUS COMUNIDADES.

VIII.- QUE, EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 1 DE LA LEY DE HACIENDA MUNICIPAL DEL ESTADO **LIBRE Y SOBERANO PUEBLA**, LA HACIENDA PÚBLICA MUNICIPAL SE CONFORMA POR LAS CONTRIBUCIONES, PRODUCTOS, APROVECHAMIENTOS, PARTICIPACIONES, APORTACIONES, REASIGNACIONES Y DEMÁS INGRESOS QUE DETERMINEN LAS LEYES FISCALES; LAS DONACIONES, LEGADOS, HERENCIAS Y REINTEGROS QUE SE HICIEREN A SU FAVOR, ASÍ COMO CUALQUIER OTRO QUE INCREMENTE EL ERARIO Y QUE SE DESTINE A LOS GASTOS GUBERNAMENTALES DE CADA EJERCICIO FISCAL.

IX.- QUE, LOS ARTÍCULOS 6 Y 9 DE LA LEY DE HACIENDA MUNICIPAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA, ESTABLECEN LOS SUJETOS DEL IMPUESTO PREDIAL Y LA FORMA EN SE CAUSARÁ Y SE PAGARÁ DICHO IMPUESTO.

X.- QUE, LOS ARTÍCULOS 75 Y 76 DE LA LEY DE HACIENDA MUNICIPAL CITADA EN EL PUNTO QUE ANTECEDE, ESTABLECE QUE LOS SUJETOS DE LOS DERECHOS POR SERVICIOS ESPECIALES DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE DESECHOS SÓLIDOS, SON LAS PERSONAS FÍSICAS O MORALES QUE SEAN PROPIETARIAS O POSEEDORAS DE LOS PREDIOS O INMUEBLES QUE SE VEAN BENEFICIADOS CON DICHS SERVICIOS

XI.- QUE, LOS ARTÍCULOS 101 Y 102 DEL ORDENAMIENTO CITADO CON ANTELACIÓN ESTABLECEN QUE CUANDO EL MUNICIPIO EJERZA LAS FACULTADES A QUE SE REFIERE LA LEY DE INGRESOS DEL MUNICIPIO RESPECTO A LAS CONTRIBUCIONES DE MEJORAS Y REALICE CONVENIOS CON LOS PARTICULARES, ESTABLECERÁ LOS ELEMENTOS DE LA RELACIÓN JURÍDICA TRIBUTARIA, SIENDO SUJETOS DE DICHA CONTRIBUCIÓN LAS PERSONAS FÍSICAS O MORALES QUE RECIBAN EN FORMA DIRECTA UN BENEFICIO PARTICULAR INDIVIDUALIZABLE A TRAVÉS DE LA REALIZACIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA, EFECTUADA TOTAL O PARCIALMENTE POR EL MUNICIPIO.

XII.- QUE, DE ACUERDO CON EL TÍTULO QUINTO DEL ORDENAMIENTO MUNICIPAL ANTERIORMENTE CITADO, DESCRIBE CUÁLES SON LOS PRODUCTOS, APROVECHAMIENTOS Y PARTICIPACIONES EN INGRESOS FEDERALES Y ESTATALES, FONDOS DE APORTACIONES FEDERALES, INCENTIVOS ECONÓMICOS, REASIGNACIONES Y DEMÁS INGRESOS QUE CORRESPONDEN AL MUNICIPIO.

XIII.- QUE EL ARTÍCULO 1 DEL CÓDIGO FISCAL Y HACENDARIO PARA EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, MENCIONA QUE LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN ESE ORDENAMIENTO, SON DE CARÁCTER PÚBLICO E INTERÉS SOCIAL, Y REGULAN LAS RELACIONES JURÍDICAS ENTRE LAS AUTORIDADES FISCALES Y LOS SUJETOS PASIVOS DE LA RELACIÓN TRIBUTARIA, Y LOS RESPONSABLES SOLIDARIOS DE ÉSTOS, CON MOTIVO DEL NACIMIENTO, CUMPLIMIENTO O INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES FISCALES, ASÍ COMO LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS QUE SE ESTABLECEN Y LAS RELACIONES DE COORDINACIÓN HACENDARIA ENTRE AUTORIDADES FISCALES.

XIV.- QUE, EL CÓDIGO EN REFERENCIA EN SU ARTÍCULO 30 FRACCIONES IX Y XI, REGULA QUE DENTRO DE LAS FACULTADES DE LAS AUTORIDADES FISCALES MUNICIPALES SE ENCUENTRAN LAS DE CONOCER Y RESOLVER LAS SOLICITUDES DE CONDONACIÓN O EXENCIÓN TOTAL O PARCIAL DEL PAGO DE CONTRIBUCIONES, PRODUCTOS, APROVECHAMIENTOS Y SUS ACCESORIOS Y LA DE CONCEDER SUBSIDIOS, SUBVENCIONES O ESTÍMULOS FISCALES.

XV.- QUE, EL CÓDIGO FISCAL Y HACENDARIO PARA EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA EN SU ARTÍCULO 31 DISPONE LO SIGUIENTE: PODRÁN CONDONARSE O **REDUCIRSE LOS CRÉDITOS FISCALES MUNICIPALES**, CUANDO POR CAUSA DE ALGÚN SINIESTRO SE AFECTE LA SITUACIÓN ECONÓMICA DE ALGUNA REGIÓN DEL TERRITORIO MUNICIPAL. AL EFECTO, LA PRESIDENTA DICTARÁ MEDIANTE DISPOSICIONES CASUÍSTICAS, LAS CONTRIBUCIONES, PRODUCTOS O APROVECHAMIENTOS MATERIA DE LA CONDONACIÓN O REDUCCIÓN, SEÑALANDO LAS REGIONES DEL MUNICIPIO EN LAS QUE SE DISFRUTARÁ DE LA MISMA. LA TESORERÍA MUNICIPAL CON BASE EN LOS LINEAMIENTOS QUE DICTE EL CABILDO, PODRÁ CONDONAR LAS MULTAS Y RECARGOS QUE EN MATERIA FISCAL HUBIESEN QUEDADO FIRMES, ATENDIENDO A LAS CIRCUNSTANCIAS PARTICULARES DE CADA CASO Y LAS CAUSAS QUE ORIGINARON LA IMPOSICIÓN DE LA SANCIÓN. DICHAS RESOLUCIONES NO PODRÁN SER IMPUGNADAS POR LOS MEDIOS DE DEFENSA QUE ESTABLECE ESTE CÓDIGO.

**XVI.-** QUE, LA LEY DE INGRESOS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026, DISPONE EN SU ARTÍCULO 4 QUE A LOS IMPUESTOS, DERECHOS, PRODUCTOS Y APROVECHAMIENTOS QUE SEÑALAN LAS LEYES FISCALES DEL MUNICIPIO, SE LES APLICARÁN LAS TASAS, TARIFAS, CUOTAS Y DEMÁS DISPOSICIONES QUE ESTABLECE LA MISMA LEY, EL CÓDIGO FISCAL Y HACENDARIO PARA EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, LA LEY DE CATASTRO DEL ESTADO DE PUEBLA Y LOS DEMÁS ORDENAMIENTOS DE CARÁCTER HACENDARIO Y ADMINISTRATIVO APLICABLES; FUNDAMENTADO ESTO, LA DETERMINACIÓN DE CABILDO TENDRÁ CARÁCTER DE ORDENAMIENTO ADMINISTRATIVO EN EL TERRITORIO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA.

**XVII.-** QUE, LA LEY DE INGRESOS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026, DISPONE EN SUS ARTÍCULOS 52 Y 53 QUE SE TENDRÁN QUE PAGAR RECARGOS Y SANCIONES DE CONFORMIDAD CON LO QUE ESTABLEZCA EL CÓDIGO FISCAL Y HACENDARIO PARA EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, EL CÓDIGO FISCAL MUNICIPAL DEL ESTADO DE PUEBLA Y DEMÁS ORDENAMIENTOS JURÍDICOS RELATIVOS Y APLICABLES; FUNDAMENTADO ESTO, LA DETERMINACIÓN DE CABILDO TENDRÁ CARÁCTER DE ORDENAMIENTO ADMINISTRATIVO EN EL TERRITORIO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA.

**XVIII.-** QUE, LOS ESTÍMULOS FISCALES, ADEMÁS DE SER BENÉFICOS PARA EL SUJETO PASIVO, SE EMPLEAN COMO INSTRUMENTOS DE POLÍTICA FINANCIERA, ECONÓMICA Y SOCIAL EN ARAS DE QUE EL AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO, COMO RECTOR EN EL DESARROLLO, IMPULSE, ORIENTE, ENCAUCE, ALIENTE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL ENTORNO SANITARIO Y ECONÓMICO EN EL QUE NOS ENCONTRAMOS, DICHS ESTÍMULOS FISCALES PUEDEN SER LA HERRAMIENTA QUE BRINDE UN 'RESPIRO' A LA ECONOMÍA DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO.

**XIX.-** QUE EL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, HA CARACTERIZADO SU GESTIÓN FINANCIERA, ENTRE OTRAS MEDIDAS DE RELEVANCIA, POR SU ATENCIÓN PRIORITARIA AL USO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y EFICAZ DE LOS RECURSOS PÚBLICOS, Y A LAS ACCIONES DE DISCIPLINA PRESUPUESTARIA EN EL EJERCICIO DEL GASTO PÚBLICO; BUSCANDO LA HONESTIDAD, LA RENDICIÓN DE CUENTAS Y LA RESPONSABILIDAD COMO PILARES DEL SERVICIO PÚBLICO, QUE PERMITAN FORTALECER LA TRANSPARENCIA Y LA RENDICIÓN DE CUENTAS SOBRE LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS, INCREMENTANDO ASÍ LA CONFIANZA DE LA SOCIEDAD EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL, Y CONTRIBUYENDO A PROMOVER LA MEJORA DE LA GESTIÓN Y EL BUEN GOBIERNO.

POR LO ANTERIOR, ES QUE SE PRESENTA EL SIGUIENTE:

## DICTAMEN

**PRIMERO.** - SE APRUEBA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN ESTÍMULO FISCAL EN BENEFICIO DE LAS Y LOS CONTRIBUYENTES DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, CONSISTENTE EN EL BENEFICIO DE DESCUENTO DEL CINCUENTA POR CIENTO (50%) DE MULTAS Y RECARGOS DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES FISCALES CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO FISCAL DOS MIL VEINTISÉIS Y ANTERIORES, RESPECTO DEL IMPUESTO PREDIAL O DE LOS DERECHOS POR LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS. DICHO BENEFICIO SERÁ APLICABLE A QUIENES REALICEN DURANTE EL MES DE ABRIL DE DOS MIL VEINTISÉIS EL PAGO DEL EJERCICIO FISCAL DOS MIL VEINTISÉIS Y ANTERIORES, CON EL OBJETO DE INCENTIVAR LA REGULARIZACIÓN DE ADEUDOS Y FORTALECER LA RECAUDACIÓN MUNICIPAL.

**SEGUNDO.** - LOS ESTÍMULOS FISCALES NO SERÁN ACUMULABLES CON ALGÚN OTRO ESTÍMULO FISCAL; SIENDO QUE SÓLO SE APLICARÁ UNA DE LAS DOS OPCIONES, PREFERENTEMENTE LA DE MAYOR BENEFICIO O LA QUE LA PERSONA CONTRIBUYENTE SOLICITE AL MOMENTO DE REALIZAR SU PAGO.

**TERCERO.** - PARA EFECTOS DE APLICABILIDAD DEL ESTÍMULO FISCAL DESCRITO EN EL PRESENTE DICTAMEN, SE CONSIDERARÁN LOS SUPUESTOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 8 FRACCIÓN II, DE LA LEY DE INGRESOS DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, QUE SE PUBLICÓ PARA EL EJERCICIO FISCAL 2026.

**CUARTO.** - SE INSTRUYE A LA TESORERÍA MUNICIPAL, SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN, Y DEMÁS ÁREAS RECAUDADORAS E INVOLUCRADAS EN EL PRESENTE DICTAMEN, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REALICEN TODO CUANTO SEA NECESARIO PARA EL CUMPLIMIENTO DE ÉSTE.

**QUINTO.** - SE INSTRUYE A LA TESORERÍA MUNICIPAL Y DEMÁS ÁREAS INVOLUCRADAS EN EL PRESENTE DICTAMEN, REALIZAR LAS GESTIONES PERTINENTES PARA INFORMAR EN TIEMPO Y FORMA A LA CIUDADANÍA, EL CONTENIDO DE ÉSTE.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 11 DE MARZO DE 2026.** LAS PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE PATRIMONIO Y HACIENDA PÚBLICA MUNICIPAL DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CC. LIDIA ISELA CUAYA OSORIO, PRESIDENTA, *RÚBRICA*; RAQUEL ZACATZI FRAGOSO, VOCAL, *RÚBRICA*; RAFAEL CUAUTLI DEQUINO, VOCAL, *RÚBRICA*; MIGUEL ÁNGEL CHANTES CUAMANI, VOCAL, *RÚBRICA*; ERIK NAVARRO ACEVEDO, VOCAL, *RÚBRICA*; **“CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO”**.

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL MIÉRCOLES 01 DE ABRIL DE 2026 COMO DÍA DE DESCANSO, Y POR TANTO INHÁBIL, PARA LAS PERSONAS TRABAJADORAS DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA.

## SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CABILDO DE FECHA 31 DE ENERO DE 2026

LA SUSCRITA, C. GUADALUPE CUAUTLE TORRES, PRESIDENTA MUNICIPAL DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA; CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS 115 FRACCIONES I Y II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 102 PRIMER PÁRRAFO, 103 PRIMER PÁRRAFO Y 105 FRACCIONES I, III Y XI DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA; 2, 3, 4 NUMERAL 120, 78 FRACCIÓN IV, 79, 91 FRACCIÓN XXVI DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL; SOMETO PARA SU DISCUSIÓN Y EN SU CASO APROBACIÓN DE ESTE CUERPO COLEGIADO EL ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL MIÉRCOLES 01 DE ABRIL DE 2026 COMO DÍA DE DESCANSO, Y POR TANTO INHÁBIL, PARA LAS PERSONAS TRABAJADORAS DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA, AL TENOR DE LOS SIGUIENTES:

### CONSIDERANDO

- I. Que, en términos de lo dispuesto por los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 105 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, 78 fracción IV y 84 de la Ley Orgánica Municipal, los Municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley y tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la Administración Pública Municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.
- II. Que, el Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla estará integrado por un Presidente Municipal, Regidores y Síndico, que por elección popular directa sean designados de acuerdo con la planilla que haya obtenido el mayor número de votos, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 46 de la Ley Orgánica Municipal.
- III. Que, el artículo 78 fracción IV de la Ley Orgánica Municipal establece que son atribuciones de los Ayuntamientos la de expedir y actualizar Bandos de Policía y Gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general, referentes a su organización, funcionamiento, servicios públicos que deban prestar y demás asuntos de su competencia, sujetándose a las bases normativas establecidas por la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, vigilando su observancia y aplicación; con pleno respeto a los derechos humanos que reconoce el orden jurídico nacional.

IV. Que, el artículo 79 establece que las circulares y demás disposiciones de observancia general constituyen los diversos cuerpos normativos tendientes a regular, ejecutar y hacer cumplir el ejercicio de las facultades y obligaciones que esta ley confiere a los Ayuntamientos en el ámbito de su competencia; y deberán respetar los derechos humanos consagrados en el orden jurídico mexicano.

V. Que, el artículo 91 fracción XXVI de la Ley Orgánica Municipal establece que es facultad de los Presidentes Municipales la de promover lo necesario al fomento de la agricultura, industria, comercio, educación, higiene, beneficencia y demás ramos de la Administración Pública Municipal y atender al eficaz funcionamiento de las oficinas y establecimientos públicos municipales.

VI. Que, la determinación de días inhábiles adicionales mediante acuerdos administrativos es una facultad del Ayuntamiento, siempre que se garantice la continuidad de los servicios públicos esenciales.

VII. Que, derivado de la alta afluencia turística y la relevancia cultural en el desarrollo del Festival Equinoccio 2026 en el Municipio de San Andrés Cholula, diversas áreas de la Administración Pública Municipal implementaron operativos especiales, jornadas extendidas y labores extraordinarias que garantizaron la seguridad, movilidad, servicios públicos y atención a visitantes y ciudadanía en general.

VIII. Que, adicionalmente, con motivo de la dinámica social del municipio por las actividades relativas a la Semana Santa, diversas áreas de la Administración Pública Municipal implementan operativos especiales, jornadas extendidas, turnos extraordinarios y despliegues institucionales para garantizar la seguridad pública, la movilidad, los servicios públicos municipales y la atención a la ciudadanía y al turismo.

IX. Que, en reconocimiento al esfuerzo institucional, la carga laboral adicional y el compromiso demostrado por las personas trabajadoras del Honorable Ayuntamiento durante dichas jornadas, se estima procedente otorgar un día de descanso compensatorio, a efecto de contribuir al bienestar laboral, eficiencia administrativa y adecuada recuperación del personal.

Por lo expuesto, fundado y motivado en todos y cada uno de los considerandos del presente documento, se pone a consideración de este Honorable Cuerpo Colegiado el siguiente:

## ACUERDO

**PRIMERO.** SE APRUEBA EL MIÉRCOLES 01 DE ABRIL DE 2026 COMO DÍA DE DESCANSO, Y POR TANTO INHÁBIL, PARA LAS PERSONAS TRABAJADORAS DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA,

**SEGUNDO.** EL PERSONAL ADSCRITO A LAS ÁREAS, QUE POR SU NATURALEZA NO PUEDAN INTERRUMPIR ACTIVIDADES, DEBERÁN SUJETARSE A LAS INDICACIONES DE SU JEFE INMEDIATO A FIN DE GARANTIZAR LA CONTINUIDAD EN CUANTO A LOS SERVICIOS QUE EL MUNICIPIO BRINDA A LA CIUDADANÍA.

**TERCERO.** SE INSTRUYE A LA SECRETARÍA DEL AYUNTAMIENTO HAGA DEL CONOCIMIENTO DE LAS PERSONAS TITULARES DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL EL PRESENTE ACUERDO.

**ATENTAMENTE, SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA A 24 DE MARZO DE 2026.** C. GUADALUPE CUAUTLE TORRES. PRESIDENTA MUNICIPAL DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA. *RÚBRICA* “CONTIGO CONTINUAMOS EL CAMBIO DE RUMBO”.

PLAN DE TRABAJO  
EJERCICIO 2026

CONSEJO MUNICIPAL DE POBLACIÓN DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA

DICIEMBRE 2025

## CONTENIDO

### 1. DIAGNÓSTICO Y ANTECEDENTES.

1.1 Contexto demográfico local.

1.2. Nula articulación institucional en temas poblacionales.

1.3. Baja apropiación de datos sociodemográficos en la gestión pública.

1.4. Déficit en la difusión y apropiación ciudadana de los temas poblacionales.

### 2. PROBLEMÁTICA CENTRAL.

### 3. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN DE TRABAJO 2026.

### 4. FUNDAMENTACIÓN Y LÍNEA BASE.

### 5. OBJETIVO GENERAL.

### 6. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

### 7. EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN.

Objetivo 1: Fortalecer la capacidad institucional del CONSEJO.

Objetivo 2: Incorporar la dimensión poblacional en programas y/o acciones municipales.

Objetivo 3: Promover la concientización de la ciudadanía sobre la importancia de los temas sociodemográficos o poblacionales.

### 8. SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS.

### 9. GLOSARIO.

## 1. DIAGNÓSTICO Y ANTECEDENTES.

### 1.1 Contexto demográfico local.

San Andrés Cholula ha experimentado en las últimas décadas un crecimiento poblacional acelerado, impulsado por la expansión urbana, la migración interna y la atracción de población joven debido a su cercanía con la zona metropolitana, centros educativos y polos de desarrollo económico.

**FUENTE:** Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027 de San Andrés Cholula, elaborado con datos del Censo de Población y Vivienda (INEGI 2020)



Este dinamismo ha generado una transformación en la estructura social, territorial y económica del Municipio, con desafíos emergentes como:

- Aumento de la densidad poblacional en zonas urbanas y periurbanas.
- Cambios en la pirámide poblacional, con presencia creciente de adultos mayores y población flotante.
- Presión sobre servicios públicos, infraestructura y recursos naturales.

### 1.2. Nula articulación institucional en temas poblacionales.

A pesar de que en el Mapa de Avances en la Integración de Consejos Municipales de Población de la página de la Dirección de Población, se despliega que el Municipio de San Andrés Cholula, Puebla, integró su Consejo Municipal de Población, el 7 de diciembre de 2021, su operatividad ha sido nula, en virtud de que no existen registros relacionados con su actividad, por lo que históricamente no existe un órgano activo por parte del Ayuntamiento que genere la articulación necesaria con instancias estatales y federales, para incorporar la dimensión demográfica en la planificación local del Municipio.

### 1.3. Baja apropiación de datos sociodemográficos en la gestión pública.

Las dependencias municipales no siempre cuentan con información actualizada ni con capacidades técnicas para interpretar y aplicar datos sociodemográficos en sus programas y proyectos. Esto limita la eficacia de las políticas públicas, como en las áreas de salud, educación, desarrollo urbano, movilidad y atención a grupos vulnerables.

### 1.4. Déficit en la difusión y apropiación ciudadana de los temas poblacionales

Existe una brecha significativa entre la producción de información demográfica por parte de instancias como Dirección de Población, CONAPO, COESPO o INEGI y su comprensión por parte de la ciudadanía. La falta de estrategias de comunicación accesibles y pedagógicas impide que la población reconozca cómo los cambios demográficos afectan su vida cotidiana y su entorno.

## 2. PROBLEMÁTICA CENTRAL

La falta de institucionalización, articulación y difusión efectiva de la dimensión poblacional en el Municipio limita la capacidad local para planificar, ejecutar y evaluar políticas públicas con enfoque demográfico, afectando la toma de decisiones informadas tanto en el ámbito gubernamental como ciudadano.

## 3. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN DE TRABAJO 2026.

Ante el panorama que se presenta, el diseño e implementación de un plan de trabajo del CONSEJO durante 2026 se busca:

- Posicionar al CONSEJO como un actor estratégico en la gestión de información poblacional local.
- Fortalecer las capacidades técnicas e institucionales del Municipio.
- Establecer canales efectivos de comunicación y colaboración con instancias estatales, federales, académicas y sociales.
- Promover una ciudadanía informada frente a los desafíos demográficos del presente y futuro

## 4. FUNDAMENTACIÓN Y LÍNEA BASE

- Ley General de Población.  
Artículo 94.
- Reglamento de la Ley General de Población  
Artículo 7.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación.  
Artículo 33 fracciones III, X, XI y XII.
- Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027 de San Andrés Cholula.

Establece cinco agendas que orientan el actuar del Municipio, mismas que se encuentran alineados Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025 y del Plan Estatal de Desarrollo 2024-2030 publicado en el Periódico Oficial del Estado el 9 de mayo del mismo año.



Las cinco agendas del Plan Municipal de Desarrollo 2024–2027 fueron estructuradas con base en el análisis sociodemográfico del municipio, asegurando que cada línea de acción responda a las tendencias poblacionales identificadas en los diagnósticos técnicos, permitiendo orientar las acciones hacia una gestión pública más equitativa, sostenible y basada en evidencia.

Con base en este documento, el CONSEJO adopta como misión coadyuvar y articular la difusión, el uso y la incorporación de datos sociodemográficos, así como talleres, información y acciones coordinadas que vinculen al Municipio, al estado y a la federación.

## 5. OBJETIVO GENERAL

Diseñar e implementar, durante el ejercicio 2026, un plan operativo del CONSEJO que sienta las bases del Municipio como difusor estratégico de talleres, información sociodemográfica y acciones del gobierno estatal en materia poblacional, fortaleciendo la capacidad local para la planificación, seguimiento y evaluación con enfoque demográfico.

## 6. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Generar alianzas institucionales con dependencias estatales, federales, academia y sociedad civil para el desarrollo de acciones conjuntas en materia de población.
- b) Incrementar el conocimiento, por parte de las dependencias municipales, de los datos sociodemográficos relevantes (crecimiento poblacional, migración, envejecimiento, distribución territorial, etc.).
- c) Facilitar la difusión de talleres e información proporcionada por el estado y la federación sobre población, tanto al público general como a los servidores públicos del Municipio.
- d) Promover la concientización de la ciudadanía sobre la importancia de los temas sociodemográficos y poblacionales, con el fin de fomentar una participación informada en la toma de decisiones públicas y el desarrollo sostenible de la comunidad.

## 7. ACTIVIDADES

A continuación, se proponen las actividades de los objetivos de actuación para el ejercicio 2026, así como los indicadores y metas correspondientes.

### Objetivo 1: Fortalecer la capacidad institucional del CONSEJO

- Actividad 1.1: Realizar tres sesiones ordinarias del CONSEJO durante el ejercicio 2026.
- Actividad 1.2: Publicar en la Gaceta Municipal el Plan de Trabajo 2026 del CONSEJO, antes del segundo trimestre.
- Actividad 1.3: Generar comunicación con la COESPO u otras entidades para acceso a datos demográficos municipales y estatales.

Indicador: Número de sesiones realizadas.

Meta para 2026: Realizar al menos 3 sesiones ordinarias.

**Objetivo 2: Incorporar la dimensión poblacional en programas y/o acciones municipales**

- Actividad 2.1: Revisar los proyectos de obra, infraestructura, bienestar social del Municipio y proponer la inclusión de variable poblacional (por ejemplo: impacto en la niñez, jóvenes, adultos mayores, migración).
- Actividad 2.2: Elaborar ficha poblacional municipal actualizada con los principales indicadores (tasa de natalidad, migración, envejecimiento, dependencia, etc.) para difusión y uso por dependencias municipales.
- Actividad 2.3: Difundir en las dependencias municipales, los datos sociodemográficos relevantes (crecimiento poblacional, migración, envejecimiento, distribución territorial, etc.).

Indicador: Número de programas municipales con componente poblacional incorporado.

Meta para 2026: Al menos 2 programas revisados e incorporados con componente poblacional.

**Objetivo 3: Promover la concientización de la ciudadanía sobre la importancia de los temas sociodemográficos o poblacionales**

- Actividad 3.1: Publicar en redes sociales datos visuales, postales o infografías relacionadas con temas sociodemográficos o poblacionales.
- Actividad 3.2: Distribuir en centros comunitarios, material impreso (folletos, carteles, boletines) generados por las dependencias municipales, estatales o federales relacionados con temas sociodemográficos o poblacionales
- Actividad 3.3: Gestionar talleres ante las dependencias estatales, dirigido a la ciudadanía o servidores relacionados con temas sociodemográficos o poblacionales. públicos.

Indicador: Número de acciones realizadas.

Meta para 2026: Obtener la difusión de temas sociodemográficos o poblacionales en las juntas auxiliares, inspectorías y Delegación Atlixcáyotl.

**8. SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS.**

El CONSEJO presentará en la sesión ordinaria que corresponda un informe de las acciones realizadas durante el cuatrimestre inmediato anterior.

Los resultados serán publicados a través de los medios oficiales con los que cuente el Ayuntamiento. Se definirán ajustes al plan conforme se avance al fin de 2026.

**9. GLOSARIO.**

**Ayuntamiento.** Al H. Ayuntamiento del Municipio de San Andrés Cholula, Puebla.

**CONAPO.** Al Consejo Nacional de Población.

**COESPO.** Al Consejo Estatal de Población, adscrito a la Secretaría de Gobernación del Gobierno del Estado de Puebla.

**CONSEJO.** Al Consejo Municipal de Población de San Andrés Cholula, Puebla.

**Dirección de Población.** A la Dirección de Población de la Dirección General de Tenencia y Población de la Secretaría de Gobernación del Gobierno del Estado de Puebla.

**INEGI.** Al Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

**Municipio.** Al Municipio de San Andrés Cholula, Puebla.

## REGLAMENTO INTERIOR DEL CONSEJO MUNICIPAL DE POBLACIÓN DE SAN ANDRÉS CHOLULA, PUEBLA

### CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 1.-** El presente Reglamento es de orden público e interés social y tiene por objeto regular la estructura y funcionamiento del Consejo Municipal de Población de San Andrés Cholula, Puebla.

**Artículo 2.-** Son sujetos de las disposiciones del presente Reglamento los integrantes del Consejo Municipal de Población de San Andrés Cholula, Puebla, las Autoridades Municipales que intervienen en la ejecución, así como la sociedad en general dentro del territorio municipal dentro de las acciones y programas en materia de población que se implementen.

**Artículo 3.-** El del Consejo Municipal de Población de San Andrés Cholula, Puebla, es un órgano colegiado consultivo auxiliar del Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla, con el objetivo de orientar, desarrollar y promover acciones acordes a sus condiciones sociodemográficas, que permitan armonizar la evolución de los fenómenos de población en los procesos del desarrollo económico y social, así como contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de las y los habitantes del municipio de San Andrés Cholula, Puebla.

Sus acuerdos serán de carácter obligatorio para las dependencias y entidades de la Administración Pública Municipal, en el ámbito de sus competencias, una vez aprobados por el propio Consejo.

**Artículo 4.-** Para efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- I. **Ayuntamiento:** El Honorable Ayuntamiento de San Andrés Cholula, Puebla.
- II. **Consejo:** El Consejo Municipal de Población de San Andrés Cholula, Puebla.
- III. **Municipio:** El territorio y la población de San Andrés Cholula, Puebla.
- IV. **Demografía:** La ciencia social que estudia el tamaño, estructura, dinámica y distribución de la población, así como sus determinantes y consecuencias.

**Artículo 5.-** En el desempeño de sus funciones y en la formulación de programas, proyectos y acciones en materia de población, el Consejo observará, además de los principios generales del derecho, los siguientes:

- I. Respeto, protección y promoción de los derechos humanos;
- II. Igualdad sustantiva y no discriminación entre mujeres y hombres;
- III. Interculturalidad y reconocimiento de los pueblos y comunidades originarias del Municipio;
- IV. Enfoque de curso de vida, con especial atención a niñas, niños, adolescentes, juventudes y personas mayores;
- V. Inclusión de personas y grupos en situación de vulnerabilidad;
- VI. Desarrollo sostenible y protección al medio ambiente;
- VII. Participación ciudadana y corresponsabilidad social; y
- VIII. Transparencia y rendición de cuentas en el ejercicio de la función pública.

**Artículo 6.-** El Consejo, en la implementación de sus actividades observará las políticas de población instrumentadas en la Ley General de Población, el Plan Nacional, Estatal y Municipal de Desarrollo.

**Artículo 7.-** El Consejo, coadyuvará en la detección, estudio, registro atención de las necesidades relacionadas con los fenómenos demográficos que se presenten en el Municipio, principalmente en los ámbitos de salud, educación, vivienda, ecología, empleo, étnicos, migración, desarrollo regional y urbano, así como los que determine el propio consejo.

**Artículo 8.-** Los programas, proyectos o acciones sobre población deberán contribuir a la formación de una auténtica cultura demográfica, que promueva a través de las instancias respectivas, cambios de actitud y comportamientos responsables y participativos de los habitantes del Municipio.

**Artículo 9.-** Los programas, proyectos o acciones de población tendrán como finalidad:

- I. Orientar la política de población para privilegiar el desarrollo humano como objetivo central de sus acciones, con el debido respeto a los derechos humanos;
- II. Propiciar, que la información de indicadores poblacionales y proyecciones, sean utilizados en la planeación y programación municipal;
- III. Coordinar con las instancias federales y estatales en materia de población, en los programas, proyectos o acciones que coadyuven en la formación de conciencia cívica y de fortalecimiento de los lazos familiares de la comunidad, tendientes a desarrollar y restablecer principios y valores que cohesionen al tejido social;
- IV. Generar estrategias adecuadas a las características culturales, sociales, económicas y demográficas de los grupos de población del Municipio, a fin de impulsar y lograr su bienestar y desarrollo integral;
- V. Identificar las condiciones de vulnerabilidad que genere el proceso de transición demográfica, así como la formulación de políticas para apoyar a los grupos de edad avanzada en situación de pobreza o marginación; y
- VI. Procurar que los programas, proyectos o acciones sobre población, contribuyan a la formación de una conciencia demográfica que promueva a través de las instancias respectivas, cambios de actitud y comportamientos responsables y participativos en la población, para lograr el bienestar individual y colectivo de los habitantes del municipio.

## CAPÍTULO II DE LA INSTALACIÓN E INTEGRACIÓN DEL CONSEJO

**Artículo 10.-** Consejo se instalará dentro del término que para tal efecto señale el acuerdo de Cabildo por virtud del cual sea aprobada la conformación del Consejo.

**Artículo 11.-** El Consejo, para el desempeño de sus funciones, se integrará por:

- I. Una persona titular de la Presidencia, que será la persona titular de la Presidencia Municipal, con voz y voto
- II. Una persona titular de la Secretaría Técnica, con voz y voto; y
- III. Tres personas titulares de las regidurías que designe el Cabildo, en su calidad de vocales del Consejo, con voz y voto.

**Artículo 12.-** Para el ejercicio de sus funciones, cada uno de los integrantes del Consejo tendrá la facultad de nombrar por escrito a una persona servidora pública suplente, quien asistirá a las sesiones en caso de ausencia de la persona titular.

La persona titular de la Presidencia del Consejo, será suplido en sus ausencias por la persona titular de la Secretaría del Ayuntamiento.

**Artículo 13.-** Las personas que integran el Consejo ostentarán cargos honoríficos por lo que no percibirán retribución o emolumento alguno por su desempeño.

**Artículo 14.-** Los integrantes del Consejo permanecerán el tiempo que dure la administración municipal, volviéndose a instalar el Consejo en términos de lo dispuesto por el artículo 10 del presente reglamento, debiendo hacerse constar en el acta de la sesión de instalación correspondiente, la protesta de ley a sus integrantes.

### CAPÍTULO III DE LAS SESIONES Y FUNCIONAMIENTO DEL CONSEJO

**Artículo 15.-** Las sesiones del Consejo podrán ser privadas o públicas, de acuerdo con el tema a tratar y de conformidad con la normatividad aplicable en materia de transparencia.

**Artículo 16.-** El Consejo funcionará en sesiones ordinarias y extraordinarias y tomará sus decisiones por mayoría de votos de los integrantes presentes. Las sesiones se llevarán a cabo en el lugar que para tal efecto señale la convocatoria que se emita.

El Consejo podrá invitar a participar en las sesiones y de acuerdo al tema de que se trate sólo con derecho a voz, a las personas funcionarias de las dependencias o entidades de los tres órdenes de gobierno, así como aquellos expertos o miembros de instituciones públicas u organizaciones privadas que, por su preparación, merito o función, puedan coadyuvar a lograr un mejor entendimiento de la tareas y temas del Consejo, con el objeto de proponer políticas, criterios y acciones tendientes a promover e impulsar un proceso de transformación social y económica que reconozca la vulnerabilidad del sector y conduzca al mejoramiento sostenido y sustentable de las condiciones de vida de la población.

**Artículo 17.-** El Consejo sesionará de manera ordinaria por lo menos tres veces al año, a convocatoria de la persona titular de la Presidencia del Consejo, la convocatoria será notificada por la persona titular de la Secretaría Técnica con por lo menos cinco días hábiles de anticipación a la celebración de la misma.

Las sesiones ordinarias deberán contar con la asistencia de la mitad más uno, de los integrantes del Consejo.

Para el caso de que no exista quórum, la persona titular de la Secretaría Técnica, deberá elaborar el acta correspondiente haciendo constar el hecho, realizando segunda convocatoria previo acuerdo con la persona titular de la Presidencia.

**Artículo 18.-** El Consejo sesionará de manera extraordinaria en cualquier momento que se requiera a juicio de la persona titular de la Presidencia o de la persona titular de la Secretaría Técnica, para atender de manera rápida y eficaz cualquier asunto relacionado con el Consejo, previa convocatoria por escrito, en la cual se especificarán los asuntos a tratar, la cual será notificada por la persona titular de la Secretaría Técnica con por lo menos cuarenta y ocho horas de anticipación a la celebración de la misma.

**Artículo 19.-** Los integrantes del Consejo durante el desarrollo de las sesiones contarán con derecho a voz y voto.

**Artículo 20.-** La Convocatoria que se expida para la celebración de las sesiones ordinarias del Consejo, deberá ir acompañada del orden del día, el cual deberá contener cuando menos:

- I. Lista de asistencia y declaración de quórum legal;
- II. Lectura y aprobación del orden del día;
- III. Puntos a tratar durante la sesión;
- IV. Asuntos Generales; y
- V. Clausura de la Sesión.

**Artículo 21.-** Las sesiones del Consejo, deberán llevarse a cabo en orden, debiendo levantar la mano cada uno de las integrantes que desee hacer uso de la palabra.

**Artículo 22.-** Los integrantes del Consejo que así lo deseen, podrán razonar el sentido de su voto. Corresponderá al Persona titular de la Secretaría Técnica del Consejo llevar a cabo el conteo de los votos de los asuntos tratados en las sesiones y declarar el resultado de la votación.

#### CAPÍTULO IV DE LAS ACTAS DEL CONSEJO

**Artículo 23.-** Las actas de las sesiones, serán levantadas por la persona titular de la Secretaría Técnica del Consejo, las cuales serán firmadas por todos los integrantes del Consejo que en ella intervinieron.

**Artículo 24.-** Las actas de cada sesión deberán contener:

- I. Fecha, lugar y hora en que se celebró y hora de clausura;
- II. Orden del Día;
- III. Declaración de la existencia de quórum legal;
- IV. Asuntos tratados; y
- V. Firma de los integrantes del Consejo asistentes.

**Artículo 25.-** La persona titular de la Secretaría Técnica del Consejo, deberá resguardar las actas del Consejo, las cuales llevarán un apéndice al que se agregarán los documentos relativos a los asuntos tratados en las sesiones.

#### CAPÍTULO V DE LAS ATRIBUCIONES DEL CONSEJO

**Artículo 26.-** Para el cumplimiento de sus objetivos, el Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Priorizar acciones que contribuyan a la reducción de los problemas demográficos;
- II. Proponer acciones que atiendan a las necesidades de la población, orientadas a mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio;
- III. Participar en la ejecución y seguimiento de los programas, proyectos o acciones del Ayuntamiento en materia de población;

- IV. Promover y participar en acciones que fortalezcan la política de población municipal.
- V. Analizar y difundir la información sociodemográfica del Municipio;
- VI. Coordinarse con las instancias federales y estatales a fin de desarrollar proyectos sociodemográficos que contribuyan al desarrollo del municipio;
- VII. Analizar, evaluar y sistematizar información sobre fenómenos sociodemográficos, manteniendo actualizado su diagnóstico para la entidad, elaborando proyecciones de población, para fortalecer la información sociodemográfica del Municipio;
- VIII. Realizar, promover, apoyar y coordinar estudios de investigaciones para los fines de la política de población como insumo para la planeación del desarrollo municipal;
- IX. Difundir programas de información en materia de población que fomenten actitudes de participación, responsabilidad y solidaridad, fortaleciendo así los valores de nuestra cultura;
- X. Distribuir material informativo sobre aspectos demográficos y demás relacionados con sus funciones, que contribuyan a crear en la sociedad una actitud responsable;
- XI. Promover y coordinar cursos de capacitación y sensibilización en materia de población;
- XII. Proponer acciones para la integración de las políticas de población en la planeación del desarrollo socioeconómico y cultural del municipio acorde a los planes nacional, estatal y municipal de desarrollo;
- XIII. Fortalecer los esfuerzos de información, educación y comunicación en materia de población.
- XIV. Contribuir a través de los programas sobre población en la formación de la conciencia demográfica con el fin de promover cambios de actitud y comportamientos responsables y participativos en la población, para lograr el bienestar individual y colectivo de los habitantes del Municipio;
- XV. Promover la participación activa de la sociedad en la operación y ejecución de los programas, proyectos y acciones en materia de Población;
- XVI. Los demás que sean necesarios para el cumplimiento y ejecución de sus fines y funciones, así como las previstas por la Ley de Población del Estado, otras leyes aplicables y el Plan Estatal de Población.

## CAPÍTULO VI

### DE LAS ATRIBUCIONES DE LA PERSONA TITULAR DE LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO

**Artículo 27.-** Corresponde a la persona titular de la Presidencia del Consejo el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Coordinar las acciones que en materia de población realice el Consejo;
- II. Convocar a través de la persona titular de la Secretaría Técnica, a las sesiones del Consejo;
- III. Presidir las sesiones del Consejo, así como representarlo en los eventos en que así se requiera;
- IV. Someter por conducto de la persona titular de la Secretaría Técnica a consideración del Consejo, el orden del día de la sesión respectiva;
- V. Proponer al Consejo la instalación de Comisiones con el fin de estudiar o evaluar las políticas, proyectos y acciones en materia de población;
- VI. Formular con apoyo de la persona titular de la Secretaría Técnica, el programa anual de trabajo del Consejo;

- VII. Integrar por conducto de la persona titular de la Secretaría Técnica, las propuestas en materia de población y el cumplimiento de los acuerdos tomados por el Consejo;
- VIII. Promover la participación de las personas involucradas, en la formulación, actualización, instrumentación y evaluación de programas, proyectos, acciones y demás medidas propicias para asegurar progreso y cumplimiento de los mismos;
- IX. Funcionar como moderador en las sesiones del Consejo, con el fin de que se guarde el orden debido;
- X. Decidir en caso de empate en la votación, a través de su voto de calidad de los acuerdos del Consejo;
- XI. Firmar las resoluciones y acuerdos del Consejo, asentados en las actas respectivas;
- XII. Las demás que sean necesarias para el mejor cumplimiento de su cargo.

## CAPITULO VII DE LAS ATRIBUCIONES DE LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA TÉCNICA

**Artículo 28.** Serán atribuciones de la persona titular de la Secretaría Técnica, las siguientes.

- I. Emitir las convocatorias para las sesiones ordinarias y extraordinarias del Consejo previo acuerdo con la persona titular de la Presidencia;
- II. Asistir puntualmente a las sesiones del Consejo;
- III. Pasar lista de asistencia e informar a la persona titular de la Presidencia si existe quorum legal
- IV. Proponer a la persona titular de la Presidencia el Orden del Día de los asuntos que serán tratados en cada sesión
- V. Someter a consideración del Pleno del Consejo la aprobación del orden del día de la sesión.
- VI. Proponer a la persona titular de la Presidencia del Consejo la formulación del programa anual de trabajo del Consejo.
- VII. Levantar las actas de las sesiones y hacerlas del conocimiento de los integrantes del Consejo para su firma;
- VIII. Firmar las actas de las sesiones del Consejo;
- IX. Ejecutar y dar debido seguimiento a los acuerdos tomados en las sesiones del Consejo, e informar de los avances a los integrantes del Consejo;
- X. Llevar un registro de las comisiones de trabajo que se integren y dar seguimiento a los avances respectivos;
- XI. Recibir y atender las solicitudes de información o documentación relacionado con las funciones y actividades de Consejo, y someter a consideración de la persona titular de la Presidencia y sus integrantes aquellas propuestas que requieran del análisis y consenso;
- XII. Representar al Consejo por ausencia de la persona titular de la Presidencia en los eventos que así se requiera;
- XIII. Apoyar a los integrantes del Consejo en la difusión y promoción de los programas, proyectos y acciones en materia de población; y
- XIV. Las demás que le confiera expresamente la persona titular de la Presidencia del Consejo en el ámbito de su competencia.

## CAPITULO IX DE LAS ATRIBUCIONES DE LAS PERSONAS VOCALES

**Artículo 29.-** Corresponde a las personas vocales del Consejo:

- I. Asistir puntualmente a las sesiones de Consejo;
- II. Desempeñar a las comisiones para las cuales sean designadas;
- III. Proponer acuerdos y resoluciones al Consejo
- IV. Firmar las actas de las sesiones del Consejo
- V. Proponer la celebracion en convenios dentro de us competencia y atribuciones legales, en materia de poblacion, planeacion demografica y demas inherentes al tema;
- VI. Proponer asuntos para ser tratados en las sesiones del Consejo, así como para elaboración de planes, programas y proyectos en materia de población;
- VII. Proponer a la persona titular de la Presidencia del Consejo llevar a cabo sesiones extraordinarias, cuando las circunstancias así lo ameriten;
- VIII. Atender los asuntos que le sean encomendados por el Consejo e informar sobre los mismos a la persona titular de la Presidencia a través de la persona titular de la Secretaría Técnica;
- IX. Presentar propuestas para el fortalecimiento de las actividades en materia de población mediante esquemas de trabajo que generen mejores condiciones, económicas, ambientales, humanas, tendientes a mejorar la calidad de vida de la población;
- X. Colaborar con el Consejo en la elaboración de planes y programas de trabajo proporcionando la información que les sea requerida; y
- XI. Las demás que sean necesarias para el mejor cumplimiento.

## CAPITULO X DE LAS COMISIONES DEL CONSEJO INTEGRACION Y FUNCIONAMIENTO

**Artículo 30.-** Para el cumplimiento de las atribuciones que en materia de población tiene a su cargo el Consejo, podrán integrarse las Comisiones de trabajo que se consideren necesarias.

**Artículo 31.-** La integración de las Comisiones deberá hacerse constar como acuerdo en el acta respectiva de la sesión del Consejo, asimismo, deberá asentarse quienes serán sus integrantes, pudiendo inscribirse los integrantes que tengan interés en el tema.

Durante la misma sesión, la persona titular de la Presidencia del Consejo deberá nombrar a las personas coordinadoras de las comisiones que se hubieran integrado.

**Artículo 32.-** Cada una de las Comisiones se integrará con por lo menos dos integrantes del Consejo, incluida la persona coordinadora, y auxiliarse para el desempeño de las funciones o los trabajos que les hayan sido encomendados, por asesores y/o el personal técnico necesario.

**Artículo 33.-** Las Comisiones deberán enviar a la persona titular de la Secretaría Técnica, su programa de trabajo para dar atención a los asuntos que les haya sido encomendados. Lo anterior a más tardar dentro del término de treinta días naturales, contados a partir de la fecha de su integración.

**Artículo 34.-** Los coordinadores de cada Comisión, deberán informar al Consejo respecto de los avances y conclusiones de los trabajos que les hayan sido encomendados.

**Artículo 35.-** Los integrantes del Consejo, podrán formar parte de las Comisiones que sean de su interés.

Para el caso de que cualquiera de las integrantes de alguna comisión deseará darse de baja, deberá notificarlo por escrito tanto a la persona titular de la Secretaría Técnica del Consejo. El mismo procedimiento será necesario para incluir a un nuevo integrante en cada Comisión.

## CAPÍTULO XI DE LAS SANCIONES

**Artículo 36.-** El incumplimiento de las obligaciones y atribuciones establecidas en el presente Reglamento por parte de las personas integrantes del Consejo dará lugar a los procedimientos y sanciones aplicables, de conformidad con la legislación en materia de responsabilidades administrativas.

## TRANSITORIOS

**Único-** Todo lo no previsto por el presente Reglamento será resuelto de manera conjunta por los integrantes del **Consejo Municipal de Población**, conforme a las disposiciones aplicables.

--oo0000oo--



**CONTIGO CONTINUAMOS**  
**el Cambio**  
**de Rumbo**