

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA

RECIBIDO
22 NOV 2024

Dirección de Apoyo Legislativo
y Constituciones

LIC. JORGE ABRAHAM GONZÁLES ILLESCAS.
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DE LA LXVI LEGISLATURA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, remito el siguiente: **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 172 DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA**; para ser considerado dentro del orden del día de la próxima sesión.

Sin otro en particular, agradeciendo de antemano la atención prestada quedo de usted.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA

RECIBIDO
22 NOV 2024
15:00 hrs

Secretaría de Servicios Parlamentarios

ATENTAMENTE



GOBIERNO DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO

DIP. DULCE ALEJANDRA GARCIA MORLAN

DIP. DULCE ALEJANDRA GARCIA MORLAN



LEY LEGISLATIVA
RECIBIDO
16:00
22 NOV 2024
Dirección de Apoyo Legislativo
y Legislación

DIP. ANTONIA NATIVIDAD DÍAZ JIMÉNEZ.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO
DE OAXACA
P R E S E N T E.

La que suscribe Diputada Dulce Alejandra García Morlan, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado; someto a la consideración de esta Sexagésima Sexta Legislatura el siguiente: **PROYECTO DE DECRETO POR EL ARTÍCULO 172 DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA**; al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

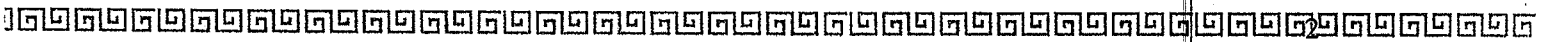
El derecho a la movilidad y la seguridad vial es fundamental para el desarrollo de una sociedad moderna y equitativa. Este derecho permite que las personas puedan desplazarse de manera segura, accesible y eficiente, facilitando el acceso al trabajo, la educación, la salud y otros servicios esenciales.

La movilidad segura no solo impacta la calidad de vida de cada persona, sino que también fortalece el desarrollo económico, fomenta la inclusión social y reduce las desigualdades en el acceso a oportunidades.

La seguridad vial es una parte esencial de este derecho, ya que implica la creación de condiciones seguras para todas las personas que transitan en la vía pública, ya sean peatones, ciclistas, conductores o pasajeros. Sin seguridad en el tránsito, la movilidad se convierte en un riesgo constante que puede provocar accidentes, lesiones y muertes evitables.

Uno de los compromisos más relevantes de México en el ámbito de la movilidad es su adhesión a la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible** de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Dentro de sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), destacan los siguientes relacionados con la movilidad:

- **ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles:** Este objetivo promueve el desarrollo de sistemas de transporte accesibles, seguros y sostenibles para todos, haciendo especial énfasis en la inclusión de personas con discapacidad, mujeres, niños y adultos mayores. México trabaja en



proyectos de infraestructura y políticas públicas orientadas a reducir las desigualdades en el acceso a la movilidad.

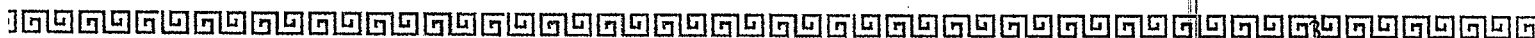
- **ODS 3: Salud y bienestar:** Dentro de este objetivo, la reducción de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito es una meta específica (3.6). México ha implementado estrategias nacionales para alinear sus esfuerzos con esta meta, como la mejora de sus sistemas de monitoreo y la promoción de campañas de concienciación vial, sin embargo no ha sido suficiente para reducir significativamente esta problemática.

La **Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, liderada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), representa un esfuerzo global para reducir de manera significativa las muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito. Este plan de acción busca reducir al menos un 50% de las víctimas mortales y heridos graves en las vías públicas para 2030, posicionando la seguridad vial como un pilar esencial en la agenda del desarrollo sostenible.

El plan de acción de esta década se fundamenta en el **Marco Global para la Seguridad Vial**, sus prioridades son:

1. **Diseñar y mantener infraestructura vial segura:** Promoviendo espacios que reduzcan el riesgo para usuarios vulnerables.
2. **Fomentar el uso de vehículos seguros:** Incorporando tecnología que mejore la seguridad de los conductores y pasajeros.
3. **Desarrollar sistemas de movilidad sostenible y accesible:** Priorizando el transporte público, bicicletas y espacios peatonales.
4. **Fortalecer la regulación y la educación vial:** Con el objetivo de mejorar la conducta en las vías.
5. **Garantizar atención rápida y efectiva a las víctimas de accidentes:** Reduciendo la mortalidad y las secuelas graves.

La **Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030** representa una oportunidad crucial para que México transforme su enfoque hacia una movilidad más segura, inclusiva y sostenible. Con la implementación de políticas basadas en el marco global, el país tiene la posibilidad de salvar miles de vidas y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Sin embargo, el éxito dependerá de la voluntad política, la colaboración entre niveles de gobierno y la participación activa de la sociedad en la promoción de una cultura vial responsable.



Por otra parte, la Constitución mexicana, en su artículo 4º párrafo 17 establece:

"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."

Este derecho implica que el Estado debe implementar políticas públicas y leyes que protejan la integridad de quienes se movilizan en el espacio público.

En ese sentido, la seguridad vial requiere una infraestructura adecuada, un transporte público seguro, políticas de regulación efectivas y campañas de concientización que eduquen a la población sobre prácticas de tránsito seguro.

Es nuestro deber garantizar que los derechos reconocidos en la Constitución se materialicen en la vida diaria de la ciudadanía. La seguridad vial no puede seguir siendo un tema secundario; debe ocupar un lugar central en la agenda legislativa.

En ese sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece que, la Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades deberán considerar en sus normas los principios de movilidad y seguridad vial dentro de los cuales destacan:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como 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 técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

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 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



operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IX. Movilidad activa. *Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;*

XIII. Progresividad. *Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;*

XV. 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;*

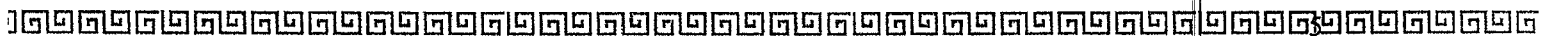
XVI. Seguridad vehicular. *Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;*

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. *Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad."*

Es importante rescatar lo mencionado en el principio de seguridad anteriormente citado "**toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible**".

Los accidentes viales en su mayoría, no son eventos fortuitos o inevitables; por el contrario, son consecuencia de fallas humanas, técnicas o estructurales que, con las medidas adecuadas, pueden prevenirse. Reconocer esta realidad es el primer paso para implementar acciones efectivas que reduzcan significativamente su incidencia y el impacto devastador que tienen en las personas, las familias y la sociedad.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros viales son una de las principales causas de mortalidad y discapacidad en todo el mundo, afectando de

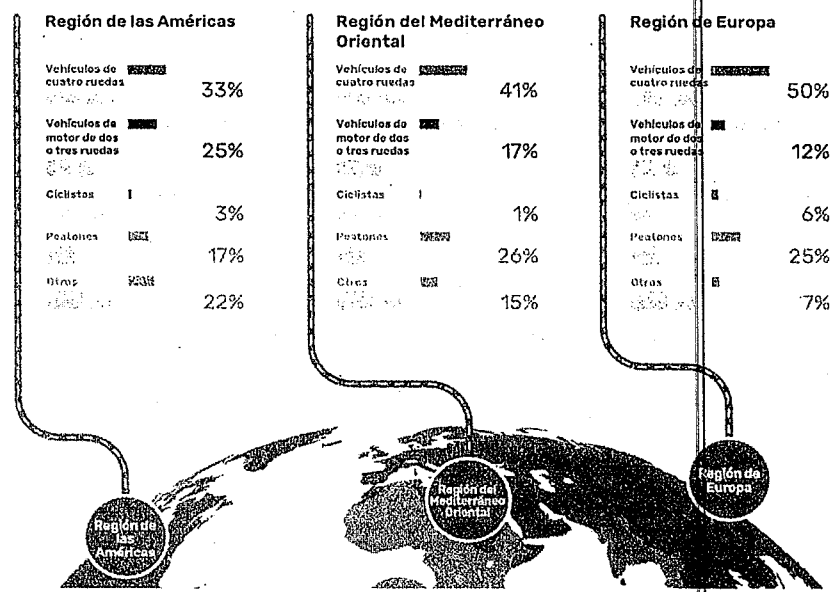


manera desproporcionada a grupos vulnerables, como niñas, niños, adolescentes, adultos mayores y personas de bajos recursos.¹

El impacto que tienen los accidentes de tránsito ocasionan cambios significativos en las personas durante sus años más productivos. Alrededor del 69% de las víctimas mortales pertenecen al grupo de edad de entre 18 y 59 años, mientras que un 23% corresponde a personas de 60 años o más. Además, las muertes por accidentes de tránsito afectan de manera desproporcionada a los hombres, con una relación global de tres hombres fallecidos por cada mujer.

El efecto de estas muertes en la población en edad laboral y su predominio entre los hombres también se observa en las estadísticas de decesos de conductores relacionados con el trabajo, provenientes de 31 países. En estas naciones, cerca del 18% de las muertes de conductores ocurren durante traslados hacia o desde el trabajo; el 5% están asociadas con actividades laborales específicas como entregas o reuniones; y otro 12% corresponde a conductores profesionales (en su mayoría hombres) mientras desempeñan sus labores, como el caso de los operadores de autobuses.²

Las tres regiones de la OMS con mayor índice de muertes por accidentes de tránsito, 2021.³



¹ Traumatismos causados por el tránsito <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

² Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 OMS <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

³ Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 OMS <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>



A nivel nacional, se contabilizaron 355 personas fallecidas y 6,439 personas heridas en incidentes viales. El Estado de México registró la cifra más alta de muertes, con 98 casos, mientras que Chihuahua reportó el mayor número de lesionados, con 422 personas afectadas por esta causa.⁴

En nuestro país cada vez se utilizó más la motocicleta como medio de transporte. "En la última década, aumentó 338.05% el número de estos vehículos, por lo que actualmente, representa el 5.97% del parque vehicular nacional. Sin embargo, en este periodo, el promedio anual indica que 3.16% de los motociclistas sufrieron un accidente, lo que vuelve al motociclista un usuario vulnerable y de alto riesgo en la seguridad vial".⁵

Durante 2023, Oaxaca se posicionó entre las ocho entidades con mayor cantidad de muertes ocasionadas por accidentes de tránsito en el país.

Acorde a la clasificación por tipo de accidentes en Oaxaca realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)⁶, en nuestro estado contabilizaron los siguientes datos:

Ocurrieron **20** colisiones con animales, **721** con objetos fijos, **192** volcaduras, **278** salidas de camino de vehículos, **1,272** colisiones con motociclistas y **38** con ciclistas.

Además, el año pasado, 13 personas perdieron la vida y 213 resultaron lesionadas en la entidad, de acuerdo con el reporte *Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas 2023*.⁷

Uno de los casos que lamentablemente podemos usar como ejemplo en nuestra entidad es el de la C. de iniciales F. M. C. y su hermana B. Z. M. C. mujeres que perdieron la vida tras ser arrolladas por una camioneta a alta velocidad mientras esperaban en la

⁴ clasificación por tipo de accidentes en Oaxaca realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_4_f9796ea1-ecdb-46f8-8d2a-0ea8c15bd78c

⁵ Accidentes viales de los motociclistas en México. Luis Berronez.

⁶ clasificación por tipo de accidentes en Oaxaca realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_4_f9796ea1-ecdb-46f8-8d2a-0ea8c15bd78c

⁷ Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas 2023 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>



parada de autobús.⁸ Asimismo, aseguran que tras el accidente, dos infantes quedaron en orfandad.

O el reciente accidente entre un camión de carga y un autobús en la autopista Oaxaca-México, el cual dejó un saldo de al menos 10 personas heridas, reportó la comandancia regional de la Guardia Nacional (GN).

"El mando a cargo del tramo de la pista en la caseta de cobro de San Pablo Huitzo, reportó que el percance se registró durante la mañana del domingo 17 de noviembre, cuando el exceso de velocidad y la falta de pericia causó el percance.

De acuerdo a los primeros informes, el conductor del tráiler de carga al conducir a exceso de velocidad y rebasar la línea que divide ambos carriles de la pista, perdió el control; y golpeó de forma frontal el autobús de pasajeros".⁹

Las estadísticas y antecedentes sobre accidentes de tránsito en Oaxaca y el país reflejan una realidad alarmante: Miles de vidas se ven afectadas cada año debido a incidentes que, en muchos casos, podrían haberse prevenido con medidas más estrictas de control y regulación. Entre los factores que contribuyen a esta problemática se encuentran la falta de capacitación adecuada de las y los conductores y la permisividad en los procesos para obtener una licencia de conducir.

Si bien los datos nos proporcionan una visión clara de la gravedad de la situación, es fundamental dar el siguiente paso: Analizar cómo un mecanismo tan esencial como la expedición de licencias puede ser una herramienta poderosa para mejorar la seguridad vial.

La licencia de conducir no solo es un requisito administrativo, sino un instrumento para garantizar que quienes operen un vehículo estén capacitados y conscientes de su responsabilidad al volante.

⁸ <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/metropoli/fiscalia-de-oaxaca-indaga-homicidio-culposo-contra-quien-manejaba-vehiculo-que-arrollo-2>

⁹ <https://www.milenio.com/policia/choque-en-la-carretera-oaxaca-mexico-deja-10-personas-heridas>

Este permiso no solo refleja el derecho de la ciudadanía a utilizar las vías públicas, sino que también conlleva la responsabilidad de conducir de manera segura, respetando las reglas y garantizando la seguridad de toda la población.

La expedición de licencias de conducir debe ser un proceso alineado a los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Solo a través de exámenes teóricos y prácticos bien diseñados y aplicados se puede garantizar que las personas que reciben este permiso estén realmente capacitadas para conducir de manera segura. La seguridad vial no es negociable, y como sociedad, debemos priorizar medidas que protejan la vida y el bienestar de todas las personas en nuestras calles y carreteras.

Si bien muchas entidades exigen exámenes teóricos y de salud como parte del proceso para obtener una licencia, en muchos casos como en nuestro estado, no se exige un examen práctico, lo que representa un riesgo significativo para la seguridad vial ya que en la práctica suelen ocurrir muchos casos excepcionales los cuales en la mayoría de las veces no se encuentran contemplados en la teoría y tomando en cuenta la diferencia de reacciones y toma de decisiones de cada persona resulta necesario evaluar también los conocimientos elevados a la práctica.

Un examen práctico es esencial porque:

- 1. Evalúa habilidades reales de manejo:** Permite comprobar que la o el solicitante tiene control sobre el vehículo, sabe maniobrar en diferentes situaciones y puede responder ante imprevistos en la vía.
- 2. Fomenta la responsabilidad al volante:** Garantiza que las personas entiendan que conducir no es un derecho absoluto, sino un acto condicionado al respeto de las normas y la seguridad de los demás.
- 3. Reduce riesgos en las vialidades:** Un conductor con habilidades verificadas es menos propenso a cometer errores que puedan causar accidentes. Esto es especialmente importante en un contexto donde los errores humanos son la principal causa de siniestros viales.
- 4. Contribuye a una cultura de movilidad segura:** Establecer el examen práctico como requisito obligatorio eleva los estándares de conducción, mejorando la convivencia vial y reduciendo la probabilidad de accidentes.

El impacto de una expedición responsable de licencias

La expedición de licencias de conducir con procesos rigurosos, que incluyan evaluaciones prácticas, puede tener efectos positivos como:

- **Disminución de accidentes de tránsito:** Al asegurar que sólo personas capacitadas estén detrás del volante.
- **Protección de usuarios vulnerables:** Como peatones, ciclistas y motociclistas, quienes son los más afectados en accidentes causados por conductores irresponsables.
- **Fortalecimiento de la confianza ciudadana:** Garantizando que las autoridades priorizan la seguridad vial como un tema de interés público.

La propuesta no busca complicar el trámite de obtención de licencias de conducir, sino garantizar que quienes acceden a este permiso estén realmente capacitados para manejar de forma segura y responsable. Establecer un proceso que incluya exámenes teóricos y prácticos no es un obstáculo, sino una herramienta para proteger vidas, reducir accidentes y fomentar una cultura de movilidad responsable en nuestro Estado.

Las ventajas de implementar estas medidas son claras: Disminuir los siniestros viales, promover una convivencia vial más ordenada, y fortalecer la confianza en que las licencias de conducir son otorgadas con base en criterios que priorizan la seguridad de todas y todos los usuarios, por lo que se propone la siguiente redacción:

LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 172. Las licencias de conducir expedidas por la Secretaría serán de los tipos que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley.</p> <p>Para la expedición de licencias de conducir, se realizará previa capacitación, aprobación del examen y el pago de derechos. El certificado de capacitación será emitido por la Secretaría sin costo adicional, quien será responsable de aplicar el examen.</p>	<p>Artículo 172. (SIN MODIFICACION)</p> <p>Previo a la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso, la persona solicitante deberá realizar los exámenes de valoración integral que demuestre su aptitud, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, para conducir un vehículo motorizado en cualquiera de las modalidades, las evaluaciones,</p>



<p>En caso de no aprobar el examen, deberá esperar treinta días naturales a efecto de realizar nuevamente los trámites para su obtención.</p>	<p> cursos y demás requisitos previstos en la presente Ley y su Reglamento.</p> <p>Para personas con discapacidad, los exámenes citados en el párrafo precedente deberán realizarse en formatos accesibles con ajustes razonables y con el apoyo pertinente, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.</p> <p>La Secretaría será responsable de aplicar los exámenes y emitir el certificado de capacitación.</p> <p>En caso de no aprobar los exámenes, deberá esperar treinta días naturales a efecto de realizar nuevamente los trámites para su obtención.</p>
---	--

Esta propuesta es una inversión en el bienestar colectivo, un paso hacia un entorno vial más seguro y una oportunidad para que las y los ciudadanos comprendan la importancia de su rol como conductores. Apostar por una movilidad segura no es solo un deber legislativo, es un compromiso con el presente y el futuro de nuestra sociedad; en razón de lo expuesto someto a su consideración el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. - Se **REFORMA** el artículo 172 de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca; para quedar en los siguientes términos:

Artículo 172. ...



Previo a la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso, la persona solicitante deberá realizar los exámenes de valoración integral que demuestre su aptitud, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, para conducir un vehículo motorizado en cualquiera de las modalidades, las evaluaciones, cursos y demás requisitos previstos en la presente Ley y su Reglamento.

Para personas con discapacidad, los exámenes citados en el párrafo precedente deberán realizarse en formatos accesibles con ajustes razonables y con el apoyo pertinente, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

La secretaría será responsable de aplicar los exámenes y emitir el certificado de capacitación.

En caso de no aprobar los exámenes, deberá esperar treinta días naturales a efecto de realizar nuevamente los trámites para su obtención

TRANSITORIOS

PRIMERO. – Publíquese el presente decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

SEGUNDO.– El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

TERCERO.– La Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Oaxaca y las autoridades municipales contarán con 30 días naturales a partir de la publicación del presente Decreto para adecuar sus reglamentos conforme a lo aquí dispuesto.

San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca; a 22 de noviembre del 2024.

ATENTAMENTE


DIP. DULCE ALEJANDRA GARCÍA MORLAN



SECRETARÍA DE MOVILIDAD
DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE OAXACA

PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURA

DIP. DULCE ALEJANDRA
GARCÍA MORLAN



San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca; a 22 de noviembre de 2024.

LIC. JORGE ABRAHAM GONZÁLES ILLESCAS.
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DE LA LXVI LEGISLATURA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA

RECIBIDO
22 NOV 2024
15:00 hrs

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, remito el siguiente: **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 172 DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA;** para ser considerado dentro del orden del día de la próxima sesión.

Sin otro en particular, agradeciendo de antemano la atención prestada quedo de usted.

ATENTAMENTE



GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO

DIP. DULCE ALEJANDRA GARCÍA MORLAN

DIP. DULCE ALEJANDRA
GARCÍA MORLAN