



ROSARIO MORALES

DIPUTADA LOCAL DTTO. 32
— ÁLVARO OBREGÓN —



APARTADO CON LENGUAJE CIUDADANO

10/06/2026

LEY A REFORMAR:

- Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México.

OBJETIVO:

La diputada promovente considera que se considere en nuevos proyectos de espacio público, que la señalética sea clara e universal, con mapas, señales o rutas fáciles de entender.

IMPACTO / ALCANCE:

Se busca que los espacios públicos de la Ciudad de México sean más accesibles de entender y recorrer para todas las personas, en los nuevos proyectos de obra pública, se consideren señales claras.

SÍGUEME EN REDES SOCIALES



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E

La que suscribe **Diputada María del Rosario Morales Ramos**, integrante de la Asociación Parlamentaria Progresista de la Transformación de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 apartado A, fracción I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones VIII, LXIV y CXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2 fracción XXI, 5 fracciones I y II, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración la siguiente la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 18 BIS DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD Y ORIENTACIÓN ESPACIAL EN PROYECTOS DE SEÑALIZACIONES EN OBRAS DE ESPACIO PÚBLICO**, de conformidad con lo siguiente:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el **artículo 18 Bis**. de la **Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México**, en materia de criterios de accesibilidad y orientación espacial en proyectos de espacio público.

II. OBJETO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la presente iniciativa con proyecto de decreto es adicionar el **artículo 18 Bis de la Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México**, a fin de establecer que, en la planeación, diseño y ejecución de las obras públicas que impliquen la creación, intervención o rehabilitación de espacio público, se consideren e incorporen sistemas de orientación espacial (wayfinding), mediante señalética clara, intuitiva y de carácter universal.

Por lo que la presente propuesta busca que dichos sistemas contemplen elementos como pictogramas, mapas de ubicación, rutas de desplazamiento y otros mecanismos de comunicación visual que sean fácilmente comprensibles para todas las personas, independientemente de su edad, condición física, nivel de familiaridad con el entorno o idioma. Esto permitirá facilitar la identificación de destinos, la comprensión del espacio y el desplazamiento autónomo dentro del entorno urbano.

Asimismo, se establece que esta disposición sea aplicable de manera prioritaria en espacios públicos de alta afluencia y relevancia social, tales como parques, plazas, vialidades y en la infraestructura vinculada a los sistemas de transporte público, en donde la orientación y la claridad del entorno resultan fundamentales para garantizar condiciones adecuadas de movilidad, seguridad y accesibilidad.

Por lo cual, la incorporación de sistemas de orientación espacial en la obra pública permitirá reducir las barreras que actualmente enfrentan diversas personas usuarias para comprender y utilizar el espacio urbano, particularmente aquellas que se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad, como personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños, así como personas visitantes o que no están familiarizadas con el entorno.

De igual forma, la propuesta busca transitar de un modelo de diseño urbano centrado exclusivamente en la infraestructura física, hacia uno que considere también la experiencia de las personas usuarias, promoviendo entornos más legibles, intuitivos y funcionales. En este sentido, la orientación espacial se reconoce como un elemento clave para mejorar la accesibilidad, fortalecer la inclusión y garantizar el uso efectivo del espacio público.

III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

A. Introducción

La Ciudad de México es una ciudad en la que millones de personas transitan diariamente por calles, parques, plazas, estaciones de transporte y distintos espacios públicos. Sin embargo, uno de los desafíos menos visibles, pero más relevantes es la dificultad para orientarse dentro de la ciudad, especialmente en entornos complejos o poco conocidos.

La ausencia de sistemas de orientación espacial claros, intuitivos y universales llega a generar confusión, pérdida de tiempo y, en muchos casos, condiciones de inseguridad o dependencia para poder desplazarse. Por lo cual, esta situación afecta de manera particular a personas con discapacidad, personas mayores, niñas, niños, turistas y, en general, a cualquier persona que no esté familiarizada con un espacio determinado, limitando su autonomía y el uso efectivo del entorno urbano.

A pesar de ello, el Gobierno de la Ciudad de México ha impulsado diversos esfuerzos en materia de señalización y orientación, principalmente en sistemas de transporte como el Metro, Metrobús y Centros de Transferencia Modal (CETRAM), así como en corredores turísticos y algunos espacios públicos intervenidos

recientemente. Estos avances han demostrado que contar con señalética clara, pictogramas y rutas comprensibles mejora significativamente la experiencia de las personas usuarias, facilita la movilidad y hace más accesible la ciudad.

No obstante, es importante seguir reforzando su aplicación en todos los proyectos de espacio público, con ello buscan que la ciudad se guíe con criterios de orientación desiguales, donde la posibilidad de entender y recorrer un espacio depende del lugar en el que se encuentre.

En este contexto, resulta fundamental avanzar hacia un modelo urbano en el que la orientación espacial sea visible en el diseño del espacio público, siendo importante incorporar sistemas de *wayfinding*, el cual permite seguir construyendo una ciudad más comprensible, accesible y segura, en la que todas las personas puedan desplazarse de manera autónoma y en condiciones de igualdad.

B. Falta de señalética clara y homogénea

En tanto, a lo anteriormente mencionado, se debe señalar que, en la Capital, persiste una problemática estructural relacionada con la ausencia de sistemas de señalética claros, consistentes y homogéneos en el espacio público, ya que la información disponible para la orientación de las personas usuarias suele ser fragmentada, heterogénea y, en muchos casos, insuficiente, lo que dificulta la comprensión del entorno urbano y limita el desplazamiento autónomo.

Actualmente, aunque la señalización en calles, parques, plazas y sistemas de transporte presenta variaciones significativas en cuanto a diseño, tipografía, simbología, ubicación y contenido, sigue subsistiendo la confusión, obligando a las personas a interpretar múltiples formatos de información que no siempre resultan intuitivos o accesibles.

Este hecho es importante, ya que esta situación impacta de manera desproporcionada a personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños, así como a personas visitantes o que no están familiarizadas con el entorno, quienes enfrentan mayores barreras para comprender el espacio y utilizarlo de manera segura y eficiente. Debido a que la falta de señalética adecuada no solo limita la accesibilidad, sino que también puede generar condiciones de inseguridad, desinformación y exclusión.

Si bien existen esfuerzos institucionales en materia de señalización en ciertos espacios, como sistemas de transporte o corredores específicos, estos no responden a una política integral ni a criterios homogéneos aplicables en toda la ciudad. Como resultado, la experiencia urbana varía significativamente dependiendo del lugar, lo que evidencia la necesidad de establecer lineamientos claros que permitan unificar la señalética y mejorar la legibilidad del entorno.

En este sentido, la falta de señalética clara y homogénea constituye una barrera urbana que afecta la accesibilidad, la movilidad y el uso efectivo del espacio público, por lo que resulta necesario avanzar hacia su regulación como parte integral del diseño y ejecución de la obra pública en la Ciudad de México.

C. Barreras en la accesibilidad derivadas de la falta de señalización y orientación espacial en el espacio público

Si bien en la Ciudad de México se han realizado avances importantes en materia de accesibilidad y movilidad, mediante diversas acciones orientadas a construir una ciudad más incluyente, persisten áreas de oportunidad relacionadas con la señalización y la orientación espacial en el espacio público.

En este sentido, la falta de sistemas de señalética clara, homogénea e intuitiva continúa representando una barrera que impacta la capacidad de las personas para comprender, ubicarse y desplazarse de manera autónoma dentro del entorno urbano. Estas barreras no derivan necesariamente de la ausencia de infraestructura, sino de la falta de integración de criterios que permitan que la información del entorno sea verdaderamente accesible para todas las personas.

Esta situación afecta de manera diferenciada a diversos grupos de población. En el caso de las personas con discapacidad visual, la ausencia de referencias claras, señalización táctil o elementos auditivos limita su capacidad para ubicarse y desplazarse de manera independiente. Para las personas con discapacidad cognitiva o psicosocial, la falta de señalización sencilla, consistente y comprensible puede generar confusión, desorientación y dificultad para interpretar el entorno.

Asimismo, las personas neurodivergentes, como aquellas dentro del espectro autista o con trastornos de atención, pueden experimentar sobrecarga sensorial o desorientación en espacios con información desordenada, poco estructurada o contradictoria, lo que dificulta la toma de decisiones durante sus trayectos.

En el caso de las personas mayores, los entornos con señalización poco visible, saturada o confusa pueden representar un obstáculo adicional debido a posibles disminuciones en la visión, la memoria o la velocidad de procesamiento de la información, lo que afecta su seguridad y confianza al desplazarse. Por su parte, niñas y niños requieren espacios más intuitivos, con referencias claras y comprensibles, ya que su capacidad de orientación aún se encuentra en desarrollo.

De igual forma, las personas visitantes o turistas enfrentan dificultades para comprender el entorno cuando no existen sistemas de orientación claros y homogéneos, ya que no cuentan con conocimiento previo del espacio, lo que incrementa la probabilidad de errores en sus trayectos o dependencia de terceros.

Las consecuencias de estas barreras son diversas. En primer lugar, limitan la autonomía de las personas, al dificultar su capacidad de desplazarse sin asistencia. En segundo lugar, pueden generar condiciones de inseguridad, al no permitir identificar con claridad rutas, accesos o salidas. Asimismo, afectan la eficiencia en la movilidad, al provocar confusión, desvíos o tiempos de traslado mayores.¹

En términos más amplios, estas barreras pueden restringir el acceso equitativo al espacio público y a los servicios urbanos, impactando de manera directa en la inclusión social y en la posibilidad de ejercer plenamente el derecho a la ciudad.

Por ello, resulta necesario fortalecer los esfuerzos ya existentes mediante la incorporación de sistemas de orientación espacial (*wayfinding*) como un elemento complementario en el diseño y ejecución de la obra pública, a fin de consolidar una ciudad más accesible, comprensible y funcional para todas las personas.

D. Wayfinding o orientación espacial

El *wayfinding*, o orientación espacial, se refiere al conjunto de procesos mediante los cuales las personas logran ubicarse, comprender su entorno y desplazarse de manera eficiente dentro de un espacio determinado. Este concepto, desarrollado inicialmente por Kevin Lynch, pone énfasis en la manera en que las personas perciben, interpretan y utilizan la información del entorno para tomar decisiones durante sus desplazamientos.²

En el contexto urbano, el *wayfinding* no se limita únicamente a la señalización, sino que constituye un sistema integral que articula elementos físicos, visuales y

¹ MATRIX SIGNS (2024). Cómo funciona la accesibilidad cognitiva en la señalización. Mejorando la Accesibilidad Cognitiva en innovaciones de Señalización. Consulta: 17 de abril del 2026. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140524001816>.

² Gaecía, D. (2012). Diseño de Sistemas de Orientación Espacial: Wayfinding. Laboratorio WAYFINDIG. Consulta: 15 de abril del 2026. Disponible en: https://www.amoveo.es/wp-content/uploads/2016/05/El_diseno_wayfinding.pdf

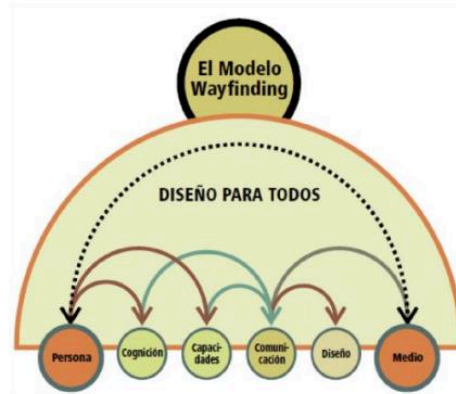
comunicativos que permiten a las personas identificar dónde se encuentran, hacia dónde se dirigen y cuál es la mejor ruta para llegar a su destino. Esto incluye el uso de señalética clara, pictogramas, mapas, referencias visuales y otros elementos que facilitan la comprensión del espacio público.

La orientación espacial es un proceso que involucra aspectos perceptivos, cognitivos e interactivos. Las personas captan información del entorno a través de sus sentidos, la interpretan con base en su experiencia y toman decisiones en tiempo real durante su desplazamiento. Cuando este proceso se ve limitado por la falta de información clara o por entornos poco legibles, se generan barreras que dificultan la movilidad y reducen la autonomía de las personas.

El proceso de orientación (*wayfinding*) se basa en tres tipos de procedimientos: perceptivos, cognitivos y de interacción. Los procedimientos perceptivos permiten a las personas captar información del entorno a través de los sentidos, como la vista, el oído o el tacto. Posteriormente, los procedimientos cognitivos implican procesar esa información, relacionarla con la memoria y tomar decisiones para definir una ruta desde un punto de origen hasta un destino.

Finalmente, los procedimientos de interacción se desarrollan durante el desplazamiento, cuando las personas actualizan constantemente su ubicación y ajustan sus decisiones según el entorno. En conjunto, estos procesos explican cómo las personas se orientan y evidencian la importancia de diseñar espacios que faciliten la comprensión y el desplazamiento. Tal como se puede mostrar en la siguiente imagen.

Ilustración 16 Modelo Wayfinding



Fuente: Diseño de sistemas de orientación espacial: Wayfinding

3

Desde una perspectiva de accesibilidad universal, el *wayfinding* cobra especial relevancia, ya que no todas las personas interactúan con el entorno de la misma manera. Factores como la edad, la discapacidad, el idioma o el nivel de familiaridad con el espacio influyen en la capacidad de orientación. Por ello, los sistemas de orientación deben diseñarse bajo el principio de “diseño para todas las personas”, garantizando que la información sea comprensible, accesible y útil para la mayor cantidad de población posible.⁴

Sin embargo, en la práctica, la señalización en muchos espacios públicos suele implementarse de manera aislada, con fines meramente estéticos o informativos, sin responder a una lógica integral de orientación. Esto genera entornos fragmentados, poco intuitivos y difíciles de comprender, lo que impacta directamente en la accesibilidad y en la calidad de la experiencia urbana.

³ Ramírez, Alejandro Guzmán; Zubia, Velia Yolanda Ordaz; Vázquez, Susana Jaramillo (2022). Diseño inclusivo: evolución hacia ciudades patrimoniales accesibles. Aplicaciones metodológicas en Guanajuato, México. Consulta: 17 de abril del 2026. Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/3768/376873533010/376873533010.pdf>.

⁴ Ibidem, p.7.

En este sentido, el *wayfinding* debe entenderse como un elemento estratégico en el diseño y ejecución de la obra pública, ya que permite mejorar la legibilidad del entorno, facilitar la movilidad y garantizar que todas las personas puedan desplazarse de manera autónoma, segura y eficiente dentro de la ciudad.

E. Acciones de Gobierno

Es importante señalar que el Gobierno de la Ciudad de México ha impulsado en los últimos años diversas acciones orientadas a mejorar la accesibilidad, la movilidad y el diseño incluyente del espacio público, incorporando progresivamente criterios vinculados al enfoque de “diseño para todas las personas”.

Entre estos esfuerzos destaca la implementación del Manual de Diseño Vial de la Ciudad de México, elaborado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, el cual establece lineamientos para la planeación, diseño y configuración de las vialidades, priorizando la seguridad, la accesibilidad y la movilidad de todas las personas usuarias. Este instrumento incorpora principios como el tráfico calmado, la jerarquización de la movilidad y la redistribución del espacio público, buscando generar entornos más seguros, ordenados y funcionales.

De igual forma, se han desarrollado proyectos de intervención urbana bajo esquemas de calles completas, mejoramiento del espacio público, ampliación de banquetas, infraestructura ciclista y entornos peatonales más accesibles, en los que se ha procurado integrar elementos de señalización e información para las personas usuarias.

Asimismo, en sistemas de transporte público, como el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Metrobús y el Servicio de Transportes Eléctricos, se han implementado diversos mecanismos de orientación, tales como señalética, mapas

de red, codificación por colores y referencias visuales que facilitan la identificación de rutas y destinos. Estos esfuerzos representan avances importantes en materia de orientación espacial, particularmente en entornos de alta complejidad. ⁵

No obstante, si bien dichas acciones constituyen avances relevantes, su implementación ha sido en gran medida sectorizada y no responde a una política integral y homogénea en materia de orientación espacial en el espacio público. En muchos casos, la señalización se desarrolla de manera aislada o con criterios distintos según el proyecto, lo que genera inconsistencias en la experiencia de las personas usuarias.

En este contexto, el concepto de *wayfinding* cobra especial relevancia, al proponer un enfoque integral que articula la relación entre las personas y el entorno urbano a través de sistemas de información claros, coherentes y accesibles. Bajo el principio de “diseño para todas las personas”, estos sistemas deben contemplar no solo a personas sin discapacidad, sino también a quienes enfrentan barreras físicas, sensoriales o cognitivas, garantizando que la información sea comprensible y útil para toda la población.

Sin embargo, en la práctica, la señalización en el espacio público aún suele concebirse como un elemento secundario o meramente estético, sin integrarse plenamente como parte del diseño urbano y de la experiencia de movilidad. Esto limita su efectividad y reduce su potencial como herramienta para mejorar la accesibilidad y la autonomía de las personas.

⁵ Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (2015). PROGRAMA DE FORMACIÓN IAPH 2015. Wayfinding (orientación espacial) y patrimonio cultural. CONSEJERÍA DE CULTURA. Consulta: 16 de abril del 2025. Disponible en: https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/formacion/documentos/2015/JT_Wayfinding.pdf.

Por ello, si bien la Ciudad de México ha dado pasos importantes en la incorporación de criterios de accesibilidad y movilidad incluyente, resulta necesario avanzar hacia la consolidación de una política integral que incorpore de manera sistemática los sistemas de orientación espacial (*wayfinding*) en los proyectos de obra pública, a fin de garantizar entornos más comprensibles, accesibles y funcionales para todas las personas.

Es importante mencionar que el gobierno de la Ciudad de México ha llevado a cabo el diseño para todos en materia de movilidad en diferentes rubros, por ejemplo, en los últimos años han implementado el Manual de diseño vial para la Ciudad de México, en el cual se define la planificación del proyecto de calle, en vías públicas, siendo lo principal el dáselo de tráfico calmado el acceso controlado.⁶ Dichos espacios pueden observarse en materia de movilidad tal como se muestra en las siguientes imágenes, señalando las líneas blancas que muestran el paso peatonal, el señalamiento del sentido, además del kilometraje establecido, siendo claros para cualquier persona que transite por el lugar.



El diseño de sistemas de orientación espacial (diseño wayfinding) es una de las áreas de la disciplina del diseño en la que confluyen diferentes problemáticas y cuyo

⁶ Consulta: 16 de abril del 2026. Disponible en: <https://disenovial.plazapublica.cdmx.gob.mx/assets/files/Consulta%20P%C3%BAblica%20Manual%20de%20Dise%C3%B1o%20Vial.pdf>.

desarrollo es complejo tanto en el proyecto como en la implantación. Pese a ello, en muchas ocasiones, se acomete como una intervención estética y formal, con objetivos de mero adecentamiento, lavado de cara o modernización.

De aquí que abordar la señalización como un proyecto integral donde se satisfagan demandas latentes de colectivos sociales específicos con diferentes capacidades, resulte una tarea difícil e incomprendida. Pese a ello la tarea es imperiosa y, poco a poco, las normativas y los proyectos van haciéndose eco de esta necesidad social. Wayfinding y patrimonio cultural.

En el amplio paisaje de la movilidad, que define una de las características de la sociedad actual, los desplazamientos por razones de tipo cultural y de actividades de ocio, constituyen un nuevo fenómeno de comunicación y de actividad humana: el turismo. Una de las variantes de ese turismo es el asociado al ocio cultural, en paralelo a otras manifestaciones del mismo relacionados con la diversión, la actividad deportiva y el contacto con la naturaleza.⁷

F. Importancia de adaptar los espacios públicos a las necesidades de las personas

La adaptación de los espacios públicos a las necesidades de las personas constituye un elemento fundamental para garantizar ciudades más accesibles, seguras e incluyentes. El diseño del entorno urbano no debe centrarse únicamente en criterios técnicos o estéticos, sino en la forma en que las personas interactúan, comprenden y utilizan dichos espacios en su vida cotidiana.

⁷ Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (2015). PROGRAMA DE FORMACIÓN IAPH 2015. Wayfinding (orientación espacial) y patrimonio cultural. CONSEJERÍA DE CULTURA. Consulta: 16 de abril del 2025. Disponible en: https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/formacion/documentos/2015/JT_Wayfinding.pdf.

En este sentido, resulta indispensable reconocer que las personas no experimentan la ciudad de la misma manera. Factores como la edad, la discapacidad, el contexto cultural, el idioma o el nivel de familiaridad con el entorno influyen directamente en la capacidad de orientación, desplazamiento y uso del espacio público. Cuando los entornos no están diseñados considerando esta diversidad, se generan barreras que limitan la autonomía, la movilidad y el acceso equitativo a la ciudad.

La adaptación de los espacios implica, entre otros aspectos, garantizar que la información del entorno sea clara, accesible y comprensible. Esto incluye la incorporación de elementos de orientación espacial que permitan a las personas ubicarse, identificar destinos y tomar decisiones de desplazamiento de manera sencilla y segura. Sin estos elementos, el espacio público puede volverse confuso, poco funcional e incluso excluyente.

Asimismo, adaptar los espacios públicos contribuye a mejorar la seguridad urbana, ya que facilita la identificación de rutas, salidas y puntos de referencia, reduciendo la incertidumbre y el riesgo durante los desplazamientos. De igual forma, fortalece la eficiencia en la movilidad, al permitir trayectos más claros y directos.

Desde una perspectiva de derechos, la adaptación del entorno urbano es una condición necesaria para garantizar el acceso efectivo a la ciudad en igualdad de condiciones. No se trata únicamente de eliminar barreras físicas, sino de construir entornos comprensibles que permitan a todas las personas ejercer su derecho a desplazarse, orientarse y utilizar el espacio público de manera autónoma.

Por lo anterior, resulta fundamental incorporar criterios de diseño que respondan a las necesidades reales de las personas, promoviendo espacios públicos más legibles, intuitivos y funcionales. En este contexto, la integración de sistemas de

orientación espacial (*wayfinding*) representa una herramienta clave para avanzar hacia una ciudad más accesible, incluyente y centrada en las personas.

G. Conclusión

En tanto lo anteriormente mencionado, se advierte que la ausencia de sistemas de señalización y orientación espacial claros, homogéneos y accesibles en el espacio público de la Ciudad de México constituye una problemática estructural que incide directamente en la forma en que las personas habitan, comprenden y utilizan la ciudad. La falta de estos elementos no solo dificulta la localización y el desplazamiento, sino que genera condiciones de desorientación, dependencia e incluso inseguridad, particularmente en entornos urbanos complejos o de alta afluencia.

Esta situación impacta de manera desproporcionada a diversos grupos de población, entre ellos personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños, así como personas visitantes o que no se encuentran familiarizadas con determinados espacios. Para estos grupos, la carencia de herramientas de orientación claras y accesibles representa una barrera adicional que limita su autonomía y su capacidad para interactuar de manera plena con el entorno urbano.

Si bien en la Ciudad de México se han implementado esfuerzos aislados en materia de señalización, principalmente en sistemas de transporte y algunos espacios públicos intervenidos, dichos avances no han sido acompañados de una regulación integral que garantice su aplicación uniforme en todos los proyectos de obra pública. En consecuencia, la incorporación de estos elementos continúa siendo discrecional, lo que genera una ciudad fragmentada en términos de legibilidad y accesibilidad.

En este contexto, resulta indispensable reconocer que la accesibilidad no se limita a la eliminación de barreras físicas, sino que también comprende la dimensión cognitiva y espacial, es decir, la capacidad de las personas para comprender el entorno, ubicarse dentro de él y desplazarse de manera autónoma. La orientación espacial (*wayfinding*) se configura, así como un componente esencial del diseño urbano contemporáneo, al contribuir a la construcción de entornos más comprensibles, intuitivos y funcionales.

La incorporación de sistemas de orientación espacial en la obra pública permite no solo mejorar la experiencia de las personas usuarias, sino también optimizar el uso del espacio público, fortalecer la seguridad urbana y promover condiciones de igualdad en el acceso a la ciudad. Asimismo, contribuye a consolidar una visión de ciudad centrada en las personas, en la que el diseño urbano responde a las necesidades reales de quienes la habitan y transitan diariamente.

Por lo anterior, la presente iniciativa busca atender un vacío normativo existente, mediante la incorporación de un criterio claro y específico dentro de la legislación en materia de obra pública, que permita garantizar que los proyectos de espacio público consideren de manera sistemática la orientación espacial como un elemento fundamental de su diseño y ejecución.

En consecuencia, la propuesta no solo se alinea con los principios de accesibilidad, inclusión y funcionalidad urbana, sino que también representa un avance hacia la construcción de una ciudad más ordenada, comprensible, segura e incluyente, en la que todas las personas puedan ejercer su derecho a la ciudad en condiciones de igualdad.

IV. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO

No aplica de manera particular

V. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

En ese sentido, derivado de lo anteriormente mencionado, la accesibilidad y la movilidad constituyen elementos fundamentales para garantizar el uso efectivo del espacio público, no solo en términos de infraestructura física, sino también en la capacidad de las personas para comprender, ubicarse y desplazarse de manera autónoma dentro del entorno urbano.

La falta de información clara, señalización adecuada y herramientas de orientación limita el ejercicio de estos derechos, al generar barreras que dificultan el tránsito seguro y eficiente, especialmente para personas en situación de vulnerabilidad. Por ello, resulta necesario incorporar criterios que fortalezcan la orientación espacial como parte integral del diseño y ejecución de la obra pública, contribuyendo a una ciudad más accesible, incluyente y funcional.

Es por ello, que el **artículo 2, fracción V** de la **Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal**, refiere que son principios generales para la realización del objeto de la presente ley, es establecer y actualizar el sistema de planificación urbana que se adapte a la movilidad de la población del Distrito Federal y a las necesidades de desarrollo de las diferentes zonas de la Ciudad de México, así como a su conformación geopolítica;

Por su parte, el **artículo 7 fracción II** de la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, menciona que la **Administración Pública** al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, deberá garantizar

que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

De lo anterior, se desprende que la presente propuesta se encuentra alineada con el marco normativo vigente, al buscar incorporar de manera expresa la obligación de integrar sistemas de orientación espacial en las obras públicas, fortaleciendo la accesibilidad, la inclusión y el uso efectivo del espacio público en la Ciudad de México.

VI. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

Este Congreso tiene facultades para conocer, discutir y, en su caso, aprobar la presente iniciativa, de acuerdo con lo dispuesto en el **artículo 122, apartado A, fracción I y II** de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; **29 y 30** de la Constitución Política de la Ciudad de México; **12, fracción II y 13, fracciones VIII, LXIV y CXVIII** de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y **2, fracción XXI, 5, fracciones I y II, 95, fracción II y 96** del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

El control de constitucionalidad puede entenderse de manera general como un mecanismo que consiste en verificar si las leyes contradicen a la Constitución por el fondo o por la forma, el mismo se divide en 3 vertientes, el control difuso y el control concentrado y algunos autores mencionan el Mixto.

En primer lugar, el **artículo 1**, de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, menciona que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad,

interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Por su parte, el **artículo 12, numeral 1** de la **Constitución Política de la Ciudad de México**, menciona que la Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

De igual forma, el **artículo 13, inciso D, numeral 1**, refiere que los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley. Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas garantizando el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad.

Una vez analizado el marco constitucional aplicable al caso en concreto, se establece de manera clara la obligación del Estado de garantizar condiciones que permitan no solo el acceso al espacio público, sino también su comprensión y uso efectivo por parte de todas las personas. En este sentido, la presente iniciativa se alinea con dichos principios al proponer la incorporación obligatoria de sistemas de orientación espacial en las obras públicas.

En cuanto al control de convencionalidad, este principio consiste en asegurar que las normas nacionales se ajusten a los tratados y convenios internacionales

ratificados por México, particularmente aquellos relacionados con los derechos humanos.

En este sentido, el **artículo 9, numeral 2, inciso a** de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, refiere que los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.

Por lo anteriormente expuesto, y una vez señalado el marco convencional aplicable al caso en concreto, se observa que el marco convencional reconoce la accesibilidad, la inclusión y la adecuación del entorno urbano como elementos esenciales para el ejercicio de los derechos humanos. En consecuencia, la presente iniciativa resulta acorde con dichos instrumentos, al buscar garantizar que las obras públicas incorporen sistemas de orientación espacial accesibles y universales.

En consecuencia, la iniciativa se adecúa al marco constitucional y convencional aplicable, y busca garantizar una ciudad más accesible, comprensible y segura, garantizando el derecho de todas las personas a orientarse, desplazarse y hacer uso efectivo del espacio público en condiciones de igualdad.

VII. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 18 BIS DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD Y ORIENTACIÓN ESPACIAL EN PROYECTOS DE ESPACIO PÚBLICO.

VIII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Por lo anteriormente expuesto, a continuación, se presenta la reforma propuesta:

Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
SIN CORRELATIVO	<p>“[...]”</p> <p>Artículo 18 Bis. En la planeación, diseño y ejecución de las obras públicas que impliquen la creación, intervención o rehabilitación de espacio público, las dependencias, alcaldías o las autoridades correspondientes, deberán considerar la incorporación de sistemas de orientación espacial, bajo criterios de accesibilidad universal.</p> <p>Dichos sistemas consistirán en elementos de señalización clara, continua, legible e intuitiva, que integren pictogramas, mapas de ubicación y rutas de desplazamiento fáciles de entender, con el objeto de facilitar la identificación, localización y circulación de las personas usuarias en el entorno.</p> <p>“[...]”</p>

IX. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Conforme a lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la propuesta del texto normativo propuesto de la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 18 BIS DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD Y ORIENTACIÓN ESPACIAL EN PROYECTOS DE ESPACIO PÚBLICO**, en los términos siguientes:

ÚNICO. – Se adiciona el **artículo 18 Bis.** de la **Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México**, para quedar como sigue:

LEY DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

“[...]

Artículo 18 Bis. En la planeación, diseño y ejecución de las obras públicas que impliquen la creación, intervención o rehabilitación de espacio público, las dependencias, alcaldías o las autoridades correspondientes, deberán considerar la incorporación de sistemas de orientación espacial, bajo criterios de accesibilidad universal.

Dichos sistemas consistirán en elementos de señalización clara, continua, legible e intuitiva, que integren pictogramas, mapas de ubicación y rutas de desplazamiento fáciles de entender, con el objeto de facilitar la identificación, localización y circulación de las personas usuarias en el entorno.

[...]”

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. Las dependencias, órganos desconcentrados, alcaldías y las respectivas autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán adecuar sus disposiciones administrativas, lineamientos, manuales y demás instrumentos normativos, a efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el presente Decreto, dentro de un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de su entrada en vigor.

TERCERO. Las disposiciones contenidas en el presente Decreto serán aplicables a los proyectos de obra pública cuya planeación, diseño o ejecución inicie con posterioridad a la entrada en vigor del mismo.

CUARTO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en el palacio de la Ciudad de México, a los diez días de junio del año dos mil veintiseis.

Rosario Morales

DIP. MARÍA DEL ROSARIO ROSALES RAMOS