

Oficio. No. CCDMX/AEMG/III/0087/2025.
Ciudad de México a 4 de junio de 2025.

**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO.
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

Me refiero al oficio No. CCDMX/AEMG/III/0085/2025, por el cual la suscrita solicito inscribir un punto de acuerdo en la gaceta parlamentaria del miércoles 4 de junio del año en curso, con el numeral 22; al respecto hago de su conocimiento que dicho punto de acuerdo tuvo una adecuación en el rubro y el resolutivo, para quedar de la siguiente manera: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS Y LOS TITULARES DE LAS ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, REFUERZEN LAS ACCIONES PERTINENTES A EFECTO DE CONCIENTIZAR SOBRE EL BUEN USO DE LA BIBICLETA Y CON ESTO SE PROPICIE UNA CONVIVENCIA SANA QUE AYUDE A REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES DESDE LA PERSPECTIVA DE LA CULTURA VIAL.**

De la misma forma se hace de su conocimiento, que dicha adecuación se envía de manera adjunta en formato electrónico para su envío a la Coordinación de Servicios Parlamentarios.

Sin más por el momento, quedo a sus órdenes.

ATENTAMENTE



**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE ESPINOSA
DE LOS MONTEROS GARCÍA.**

Título	oficio_PA_CICLISTAS
Nombre de archivo	oficio_PA_CICLISTAS_4_JUNIO.docx
Id. del documento	4cba88da3118a726b10cebcf252059b5f06afc2a
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	04 / 06 / 2025 13:23:52 UTC	Enviado para firmar a Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 201.141.27.25
 VISTO	04 / 06 / 2025 13:24:16 UTC	Visto por Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.27.25
 FIRMADO	04 / 06 / 2025 13:24:26 UTC	Firmado por Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.27.25
 COMPLETADO	04 / 06 / 2025 13:24:26 UTC	Se completó el documento.

**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, Con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 5, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México, 4° fracción XXXVIII, 13 fracciones IX y XV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción XXXVIII, 101, 123 párrafo segundo y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este Pleno, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS Y LOS TITULARES DE LAS ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, REFUERZEN LAS ACCIONES PERTINENTES A EFECTO DE CONCIENTIZAR SOBRE EL BUEN USO DE LA BIBICLETA Y CON ESTO SE PROPICIE UNA CONVIVENCIA SANA QUE AYUDE A REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES DESDE LA PERSPECTIVA DE LA CULTURA VIAL. Lo anterior, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES.

Las deficiencias en el transporte público y los cada vez más severos congestionamientos viales han impulsado el uso creciente de bicicletas y motocicletas en la Ciudad de México para desplazarse a los centros de trabajo, la escuela o para hacer entregas de diversas plataformas, generando nuevos desafíos para la movilidad urbana.

En los últimos años, los accidentes ciclistas en la Ciudad de México aumentaron 232 por ciento; de acuerdo con información del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), se desglosó que, en 2019, se tuvo un total de 919 accidentes ciclistas en la capital; 2 mil 175 en 2020; 2 mil 798 en 2022; y 3 mil 54 en 2024 (INEGI 2024).

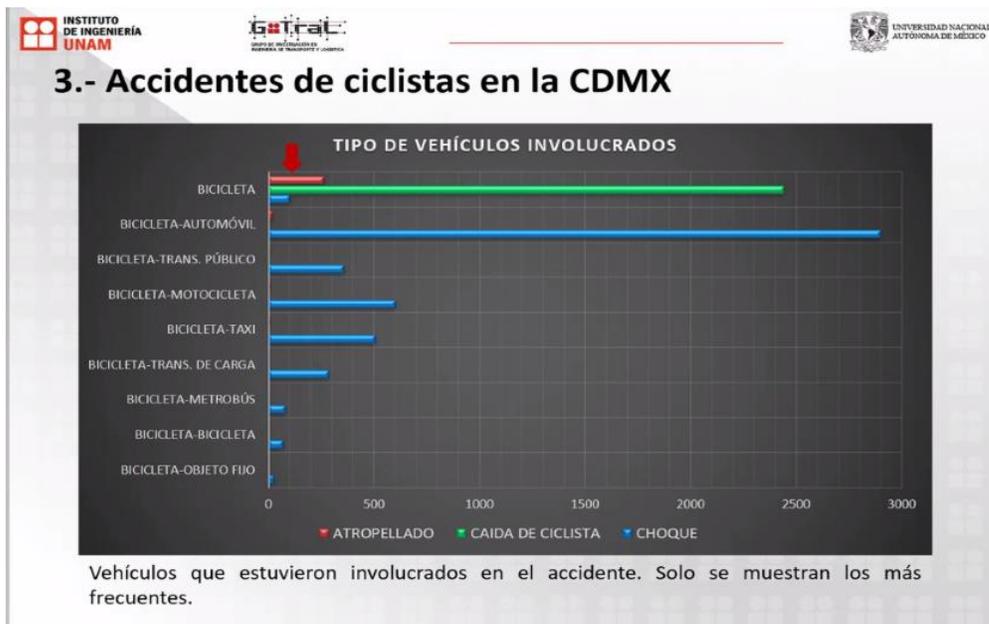
La mayoría de estos percances de 2019 a 2024 se concentraron en seis alcaldías: Coyoacán, con 721 casos; Gustavo A. Madero, con 755; Miguel Hidalgo, con 766; Benito Juárez, con 797; en segundo lugar, Iztapalapa, con mil 141; y finalmente, en primer lugar, Cuauhtémoc, con mil 618 casos (INEGI 2024).

Hay un contraste entre las alcaldías centrales y las que se encuentran en periferias, pues Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo cuentan con bastante infraestructura ciclista; mientras que Iztapalapa y Gustavo A. Madero, con el mínimo de ciclovías, a pesar de ello, parece que este factor no afecta en el número de accidentes, pues Cuauhtémoc e Iztapalapa, son los primeros lugares en estos casos.

En este contexto, el tema de lesiones graves y muertes, afecta más a la periferia que a la zona central, en buena parte por la infraestructura ciclista y la calidad de las calles, y también por el tráfico sistemático de la zona central, que impide que

haya necesariamente tanta velocidad y tantos heridos graves, en Iztapalapa y GAM, tiene que ver el tamaño, y sin duda, también el tema de las calles deterioradas, diseños menos especializados entre peatón-ciclista, menos semáforos, y un menor cumplimiento de la ley, en términos generales, por la falta de una cultura y educación vial.

En este sentido, se destaca que la población más joven, de 25 a 34 años, es la más afectada, seguida por el rango de 15 a 24 años, esto podría relacionarse con la conducta de los ciclistas, quienes, si no utilizan la infraestructura vial disponible ni adoptan medidas mínimas de seguridad, como el uso del casco adecuadamente, o si circulan a alta velocidad o de manera imprudente, aumentan su riesgo de sufrir accidentes y hasta la muerte; la información estadística sobre los incidentes entre ciclistas y motociclistas es incompleta, limitada y fragmentada, lo que dificulta realizar un análisis adecuados para actualizar los reglamentos de tránsito o mejorar las políticas de movilidad que aborden estas nuevas realidades.



II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La problemática de vialidad en cuanto a bicicletas y motocicletas es compleja, a diario se observan ciclistas sobre las banquetas, afuera de las ciclovías, circulando en sentido contrario e incluso utilizando los carriles de los coches para rebasar, en las calles de la Ciudad de México.

El ciclismo ha ganado terreno como una de las formas de movilidad en la Ciudad de México, al punto de que se pasó de tener poco más de 280 mil viajes diarios en un vehículo a más 464 mil al día en la capital. Cada vez más personas se suben a la bicicleta para llegar a sus trabajos, escuelas o domicilios, por lo cual es importante que sepan por qué vialidades tienen permitido circular, así como las condiciones para esto.

El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en su Artículo 19, estipula que las personas que viajan en un vehículo no automotor como las bicicletas no pueden viajar en los carriles centrales de las vías de acceso controlado; no obstante, se les permite pasar por los laterales o por los carriles derechos en algunas vías con características especiales. Estas son las calles que generalmente están delimitadas por una barrera física y que sirve para separar el tránsito de las avenidas convencionales.

Esta restricción también se da para las bicicletas eléctricas, las motocicletas con un cilindraje menor a 250 centímetros cúbicos, así como a cualquier peatón. En estos puntos, exige la norma local, solamente pueden ir vehículos automotores. No obstante, la misma normativa permite que los conductores de estas unidades circulen por ellas, solamente cuando hay una autorización por parte de la Subsecretaría de Tránsito de la Ciudad de México.

Una de las zonas donde más se repiten estas acciones es el Centro Histórico, sobre Eje Central, dónde no son usuales los ciclistas obstruyendo la banqueta muy cerca de los peatones, andando sin casco o maniobrando entre los coches.

Todo lo anterior nos lleva a diferenciar los tipos de vialidad y conocer las calles por donde no pueden pasar los ciclistas, es importante conocer la diferencia entre los carriles centrales laterales, en los casos de vías de acceso controlado como viaductos es más sencillo, debido a que estos son los que se encuentran separados físicamente de cualquier otro carril.

Como un ejemplo práctico podemos ver el caso del Viaducto Miguel Alemán, se marcaron con el color rojo los carriles centrales, los cuales están destinados para el tránsito de vehículos automotores y reciben su nombre en plural porque son un conjunto de unidades, mientras que en verde se encuentran los carriles laterales, en los cuales pueden circular los usuarios de bicicletas.



En vialidades o puntos donde no hay una delimitación solamente se puede contemplar un carril central, debido a que es el único que se encuentra en el centro. Tal es el caso de Calzada de Tlalpan, donde la vialidad no cuenta con una separación física en la mayor parte de su extensión.

Si bien se recomienda que los ciclistas circulen sobre el carril de la derecha, se permite que los usuarios de bicicleta cambien de carriles en caso de que haya algún tipo de obstáculo o se quiera rebasar a otro vehículo, esto de acuerdo con el Artículo 18 del Reglamento de Tránsito.

Es importante destacar que los vehículos no motorizados pueden ocupar un carril completo conforme a lo que está establecido en el Artículo 17 de la norma local.



De acuerdo con el Reglamento de Tránsito local, las vías de acceso controlado, las cuales están prohibidas para los ciclistas, están son calles primarias que generalmente están a desnivel, cuentan con carriles centrales y laterales que suelen estar separados por camellones. A su vez, también suelen tener zonas de aceleración y desaceleración en algunos de sus puntos, a fin de que se permita la entrada y salida en sus espacios centrales.

Estos puntos suelen tener una velocidad que va hasta los 80 kilómetros por hora, no cuentan con semáforos en sus carriles internos y además conectan varias alcaldías e inclusive estados debido a su tamaño. La forma más fácil de reconocerlas es la cantidad de carriles y que están separadas del tráfico convencional.

El artículo 19 establece que los ciclistas no pueden viajar por los carriles internos de estas vialidades, aunque sí pueden hacerlo sobre los laterales. Las avenidas que cuentan con esta configuración son las siguientes:

- José Vasconcelos.
- Melchor Ocampo.
- Instituto Tecnológico Industrial.
- Paseo de las Jacarandas.
- Río Consulado.
- Puerto Aéreo.
- Puerto Central Aéreo.
- Jesús Galindo y Villa.
- Río Churubusco.
- Río Mixcoac.
- Patriotismo.

- Diagonal Patriotismo.
- Revolución.
- Manuel Ávila Camacho.
- Adolfo López Mateos.
- Adolfo Ruiz Cortines.
- Canal de Garay.
- Canal de San Juan.
- Calle Siete.
- Río Churubusco,
- Río de los Remedios.
- Río de Tlalnepantla.
- Acueducto de Guadalupe.
- Acueducto Tenayuca.
- Insurgentes Norte: desde Circuito Interior, pasa por avenida Río Consulado y termina en Acueducto Guadalupe.
- Ignacio Zaragoza: inicia en Viaducto Río de la Piedad y termina en Eje 8 Sur Ermita.
- Calzada de San Antonio Abad / Calzada de Tlalpan que inicia en Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier y termina en Renato Leduc.
- Constituyentes, la cual inicia en Parque Lira y termina en Paseo de la Reforma.
- Ejército Nacional / Río San Joaquín desde Circuito Interior Melchor Ocampo hasta Ingenieros Militares.
- Aquiles Serdán que inicia en México Tacuba y termina en Tezozómoc.
- Viaducto Miguel Alemán / Viaducto Río de la Piedad, el cual inicia en Radial Ignacio Zaragoza y termina en Ferrocarril de Cuernavaca.
- Viaducto Río Becerra que tiene sus límites entre Miguel Alemán y Circuito Interior Patriotismo.

- Viaducto Carlos Lazo / Luis Cabrera: inicia en la Autopista 15D México Toluca y termina en Anillo Periférico Adolfo Ruiz Cortines.
- Viaducto Tlalpan: inicia en Radial 3 de Tlalpan y termina en la Autopista 95D México-Cuernavaca.

Ahora bien, las siguientes calles no son consideradas como tal, más bien son consideradas vías de acceso controlado, pues sus condiciones físicas las engloban en estos espacios, por lo que los ciclistas deben respetar las mismas normas que cuando se trata de vías de acceso controlado, como las siguientes:

- Eje Central avenida de los 100 metros desde Insurgentes Norte hasta Anillo Periférico Río Tlalnepantla.
- Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso / Azúcar desde Calzada Ignacio Zaragoza hasta Circuito Interior Río Churubusco.
- Eje 5 Sur Narciso Mendoza, avenida de las Torres, Circunvalación, Marcelino Buendía desde Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa hasta Anillo Periférico Canal de Garay.
- Avenida Oceanía desde Eje 1 Norte hasta Eje 2 Norte Transvaal.
- Avenida Gran Canal desde Anillo Periférico Río de los Remedios hasta Circuito Interior Río Consulado.
- Avenida Insurgentes Sur desde Eje 10 Sur Río Magdalena hasta Anillo Periférico Adolfo Ruiz Cortínez.
- Vía Express Tapo desde Avenida 602 hasta Periférico Oriente.
- Eje 3 Norte Avenida 608 desde Eje 2 Norte avenida 602 hasta Villa Tecámac.

¿Por qué calles sí pueden circular los ciclistas en la Ciudad de México?

Ya conociendo las limitantes en cuanto a las vialidades que no pueden circularse a bordo de vehículos no automotores, se puede decir que las demás calles y avenidas

no mencionadas hasta ahora pueden ser transitadas por ciclistas, personas en scooters, en patines, patinetas e inclusive en bicicletas eléctricas.

El criterio para saber si una persona en bici puede pasar sobre alguna vialidad es encontrar el límite de velocidad, si hay un tope de 50 kilómetros sobre hora o menor (excepto en Calzada de Tlalpan donde sí se puede pese a esto), es lícito que un vehículo automotor avance en estos espacios.

De acuerdo con el Reglamento de Tránsito, el límite de velocidad en los carriles laterales, así como en vías secundarias es de máximo 40 kilómetros por hora, por lo cual los ciclistas pueden pasar por ellos.

Finalmente podemos concluir que los accidentes de bicicleta en la Ciudad de México se deben a varios factores, entre ellos, el comportamiento de los ciclistas, la falta de infraestructura, la poca cultura vial (no respetar el reglamento de tránsito), la falta de claridad de las normas actuales, entre otras.

A continuación, se enlistan algunos factores asociados a la ocurrencia de accidentes que afectan al sector más vulnerable, los ciclistas.

Comportamiento de los ciclistas.

- Conducir distraído.
- No mantener la distancia segura.
- Exceso de velocidad.
- Circular entre carriles sin precaución.
- Cambios peligrosos de carril.
- Girar sin mirar.

Falta de infraestructura.

- La Ciudad de México tiene pocas ciclovías, por lo que los ciclistas circulan por carriles vehiculares.
- Las ciclovías que hay no están bien supervisadas.
- Las condiciones de la calzada son malas, con baches y escombros.

Cultura vial.

- Hay poca cultura vial y cívica entre automovilistas, ciclistas y peatones.
- Los automovilistas no ceden el paso a los ciclistas.

Accidentes con microbuses o autobuses.

- Los microbuses o autobuses en carriles compartidos son una causa de atropellamientos.

Aumento de accidentes.

- El número de muertes y accidentes de ciclistas ha aumentado a raíz de la pandemia, cuando se incrementó el uso de la bicicleta.

Medidas para mejorar la seguridad

- Construir más ciclovías y supervisar su función.
- Reducir los horarios de tránsito de trailers y camiones de carga.
- Limitar el parque vehicular.
- Que la Fiscalía actúe en los casos de las muertes viales.

III.- CONSIDERANDOS.

PRIMERO. - La Constitución Política de la Ciudad de México, establece en sus artículos 13 incisos C, D y E y 16 inciso H lo siguiente:

“Artículo 13

Ciudad habitable

A. Derecho a un medio ambiente sano...

B. Protección a los animales...

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

D. Derecho al espacio público

1. 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.

Son objetivos del espacio público:

- a) *Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población*
 - b) *Mejorar la calidad de vida de las personas*
 - c) *Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación*
 - d) *Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad*
 - e) *Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.*
2. *Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización.*

E. Derecho a la movilidad

1. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*

2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.*

F. Derecho al tiempo libre...

Artículo 16

Ordenamiento territorial

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

A. al G. ...

H. Movilidad y accesibilidad

1. *La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.*

2. *En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.*
3. *Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:*
 - a) *Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;*
 - b) *Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*
 - c) *Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;*
 - d) *Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;*

- e) *Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;*
- f) *Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;*
- g) *Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;*
- h) *Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;*
- i) *Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y*
- j) *Los demás que establezca la ley.” (Sic)*

IV.PUNTOS RESOLUTIVOS

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo.

UNICO. – PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS Y LOS TITULARES DE LAS ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, REFUERCEN LAS ACCIONES PERTINENTES A EFECTO DE CONCIENTIZAR SOBRE EL BUEN USO DE LA BIBICLETA Y CON ESTO SE PROPICIE UNA CONVIVENCIA SANA QUE AYUDE A REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES DESDE LA PERSPECTIVA DE LA CULTURA VIAL.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 4 días del mes de junio de 2025.

A T E N T A M E N T E

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials "A.M.G.".

**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA.**

LTG/FOR.

Título	PA. Ciclistas
Nombre de archivo	P.A._CICLISTAS_4_DE_JUNIO_25..docx
Id. del documento	50a4b9ea95a00d38074f2b532bd6354f3fb11444
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	04 / 06 / 2025 13:37:37 UTC	Enviado para firmar a Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 201.141.27.25
 VISTO	04 / 06 / 2025 13:37:54 UTC	Visto por Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.27.25
 FIRMADO	04 / 06 / 2025 13:38:10 UTC	Firmado por Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.27.25
 COMPLETADO	04 / 06 / 2025 13:38:10 UTC	Se completó el documento.