



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SEMOVI) Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SOBSE) A GARANTIZAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LA CICLOVÍA “LA GRAN TENOCHTITLÁN” ASÍ COMO A PREVENIR RIESGOS Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTAS A TRAVÉS DE EDUCACIÓN VIAL, ADICIÓN DE SEÑALÉTICA, LA EXISTENCIA DE UNA SUPERFICIE ADECUADA ASÍ COMO LA ADICIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD (REVOS) DE TIPO TRAPEZOIDALES EN LOS PUNTOS NECESARIOS, PRESENTADA POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO**

La suscrita, la diputada **Patricia Urriza Arellano** integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, y 21 Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a la consideración del Pleno, la siguiente **PROPOSICIÓN CON**



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

**PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SEMOVI) Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SOBSE) A GARANTIZAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LA CICLOVÍA “LA GRAN TENOCHTITLÁN” ASÍ COMO A PREVENIR RIESGOS Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTAS A TRAVÉS DE EDUCACIÓN VIAL, ADICIÓN DE SEÑALÉTICA, LA EXISTENCIA DE UNA SUPERFICIE ADECUADA ASÍ COMO LA ADICIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD (REVOS) DE TIPO TRAPEZOIDALES EN LOS PUNTOS NECESARIOS, PRESENTADA POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO** someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente al tenor de la siguiente:

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. Contexto de la movilidad en Ciudad de México**

De acuerdo con la publicación de la Encuesta de Origen y Destino (2017) realizada por el Gobierno de la Ciudad de México, el Gobierno del Estado de México y el INEGI, un día entre semana en la Ciudad de México se realizan 34.5 millones de viajes. De éstos, el 22% son por motivos laborales lo que equivale a 7 millones de traslados diarios lo que satura el transporte público, causa altos niveles de tránsito y facilita que haya congestionamientos viales.<sup>1</sup>

Según el Informe *Tom Tom Traffic Index 2024*, la Ciudad de México se encuentra en las primeras ciudades con más tráfico a nivel mundial por encima de Mumbai en la India, Lima en Perú y Bogotá en Colombia. La capital de México se perfila con un nivel de

---

<sup>1</sup> Baruch, J. (2018) Origen y Destino de los trabajadores de la CDMX, en Nexos, disponible en: <https://labrujula.nexos.com.mx/origen-y-destino-de-los-trabajadores-en-la-ciudad-de-mexico/>



III LEGISLATURA



congestión vial del 52%, es decir, que los viajes en auto duran más de la mitad de lo que deberían durar sin tránsito vial.<sup>2</sup>

La información presentada concuerda con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la cual reportó que de 2019 a 2023 se registraron 2 mil 486 personas fallecidas por hechos de tránsito.<sup>3</sup> Las principales causas de muerte fueron choques y atropellamientos. De la misma manera en el mencionado periodo se registraron 378 mil 269 incidentes viales, de los cuales en 115 mil 182 existieron personas lesionadas y/o fallecidas.<sup>4</sup>

México es el tercer lugar en Latinoamérica y el séptimo lugar a nivel mundial de siniestros viales de acuerdo con la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad. Además de que estos son la principal causa de fallecimiento de las personas jóvenes en el país.<sup>5</sup>

La conducción en condiciones inconvenientes tales como en estado de ebriedad o bajo el consumo de estupefacientes, genera el riesgo de que se ignoren las señaléticas de tránsito como los semáforos, señales de pare, topes, reductores de velocidad, sentidos de las calles, cruces peatonales e incluso ciclovías. Asimismo, la falta de cultura vial en la Ciudad de México es una de las principales causas de los hechos viales en la capital del país, lo cual no únicamente impacta en la movilidad peatonal sino también en la movilidad de las y los ciclistas.

## II. El proyecto de la ciclovía La Gran Tenochtitlán

Con el motivo del próximo Mundial de Fútbol 2026 en el que la Ciudad de México será una de las sedes, el Gobierno de la Ciudad de México en conjunto con la Secretaría de

<sup>2</sup> Guzmán, E. (2025) CDMX entre las ciudades con más tráfico en el mundo en 2024, según TomTom, disponible en:

<https://www.milenio.com/comunidad/cdmx-entre-las-ciudades-con-mas-trafico-del-mundo-en-2024-tomtom>

<sup>3</sup> Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2024). *Reporte sexenal de Seguridad vial 2019-2024*. Disponible en:

[https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Seguridad\\_Vial/Reporte\\_anual%20oct.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Seguridad_Vial/Reporte_anual%20oct.pdf)

<sup>4</sup> Ídem

<sup>5</sup> Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (2023) México, tercer lugar en muertes viales en América Latina y séptimo a nivel mundial. Disponible en:

<https://amtm.org.mx/sin-categoria/mexico-tercer-lugar-en-muertes-por-accidentes-viales-en-al-y-septimo-a-nivel-mundial-amtm/>



III LEGISLATURA



Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE) realizaron el proyecto de la ciclovía llamada “La Gran Tenochtitlán”. Esta ciclovía contará con 79 kilómetros, del total 34 km se ubicarán sobre las calles de Renato Leduc y Tlaxcoaque, por otra parte, 45.4 km se extenderán sobre Calzada de Tlalpan.<sup>6</sup>

Esta obra está planeada para que pase por avenidas principales como Calzada de Tlalpan, Fray Servando Teresa de Mier, Eje 6 Sur, Río Churubusco, Taxqueña y División del Norte, donde conectará con centros habitacionales, zonas comerciales y espacios culturales permitiendo transitar la ciudad de forma directa con bicicleta. Además, busca incorporar dos biciestacionamientos masivos en dos puntos estratégicos de la Ciudad: Metro Universidad y Metro Taxqueña, ambas estaciones al sur de la ciudad.

### III. Problemática

De acuerdo con las autoridades de la Ciudad de México la ciclovía La Gran Tenochtitlán iba a ser terminada en su totalidad en noviembre de 2025, no obstante, hasta la fecha la obra se encuentra inconclusa a escasos 6 meses de la Copa del Mundo de fútbol.<sup>7</sup>

Esto indica una falta de planeación desde el Gobierno de la capital del país, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, ya que es el único proyecto de movilidad con vista al Mundial de la FIFA 2026. No obstante, la obra no tiene los estándares mínimos de seguridad para los ciclistas, pues los carriles se encuentran invadidos, coladeras hundidas así como repleto de “baches” y hundimientos, lo que la convierte en una alternativa inservible para los ciclistas.

Un estudio realizado por el medio periodístico *La Silla Rota* señaló los siguientes puntos de la ciclovía como riesgosos:<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Brugada, C. (2025) *Primer Informe de Gobierno de la Ciudad de México*, p. 303, disponible en: [https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/storage/app/media/010925%20PRIMER\\_INFORME\\_DE\\_GOBIERNO.pdf](https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/storage/app/media/010925%20PRIMER_INFORME_DE_GOBIERNO.pdf)

<sup>7</sup> López, E. (2025) Ciclovía en Tlalpan: baches, invasiones al carril y cruces inseguros en *La Silla Rota*, disponible en: <https://lasillarota.com/metropoli/2025/12/30/ciclovía-tlalpan-baches-invasiones-al-carril-cruces-inseguros-577205.html>

<sup>8</sup> *Ídem*



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

1. **El cruce con Viaducto Miguel Alemán de norte a sur**, debido a que no cuenta con revos trapezoides o dicho de otra forma, no cuenta con separación física entre la ciclovía y la avenida
2. **Cruce con Cumbres de Maltrata y Spota**, debido a que el carril no se encuentra confinado
3. **Cruce con Río Churubusco**, sentido norte a sur, ya que el carril no se encuentra confinado
4. **Puente de División del Norte**, porque no existe un semáforo lo que obliga a los ciclistas a incorporarse de manera peligrosa
5. **Cruce con División del Norte**, sentido sur a norte, ya que no existen reductores de velocidad, a pesar de que si existe el confinamiento de carril en este punto
6. **Bajo puente de Taxqueña**, sentido sur a norte, porque el carril no está confinado y es constantemente invadido por autobuses y automóviles, no tiene iluminación adecuada y se encuentra lleno de baches
7. **Cruce con Río Churubusco**, sentido sur a norte, debido a que existe una complicación de circulación ya que los ciclistas transitan de derecha a izquierda, no obstante, los peseros buscan incorporarse de izquierda a derecha
8. **Cruce con Viaducto Miguel Alemán**, sentido sur a norte, debido a que no existe señalización efectiva ni reductoras de velocidad lo que pone en peligro a las personas que se transportan en bicicleta

A esto se suman declaraciones de diferentes personas conocedoras de la movilidad y el ciclismo, por ejemplo, el medio El Ojo las Ciclovías MX que señala las problemáticas mencionadas en el bajo puente de Taxqueña y enfatiza la nula seguridad que existe en la vía.<sup>9</sup>

Asimismo, según activistas en materia de de movilidad tales como Iraís Maya “(...) *la ciclovía, tal como se está construyendo, no ofrece condiciones adecuadas de protección en varios tramos*”<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> El Ojo Ciclovías Mx (2025) Tweet en X, disponible en:

<https://x.com/elojodiciclovias/status/2004328962281951381?s=46&t=7EetTZB74HTff6la04spSg>

<sup>10</sup> López, E. (2025) Ciclovía en Tlalpan: baches, invasiones al carril y cruces inseguros en *La Silla Rota*, disponible en:

<https://lasillarota.com/metropoli/2025/12/30/ciclovía-tlalpan-baches-invasiones-al-carril-cruces-inseguros-577205.html>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

De la misma manera los usuarios de la Calzada de Tlalpan se suman a la inconformidad generada por la ciclovía pues, José María, un estudiante coyoacanense que asiste al Tecnológico de Monterrey ha sido testigo de tres choques. Por su parte, el ingeniero civil José Rodríguez señala que los puntos de incorporación a Tlalpan son sumamente riesgosos para los ciclistas ya que podrían sufrir un siniestro vial debido a la rapidez con la que circulan los autos.<sup>11</sup>



Bajo puente de Taxqueña<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Quintero, J. (2025) *Obras de la ciclovía en Tlalpan generan caos: usuarios*, disponible en: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/11/09/capital/obras-de-la-ciclovía-en-tlalpan-generan-caos-usuarios>

<sup>12</sup> El Ojo Ciclovías Mx (25 de diciembre de 2025) Ciclovía de Tlalpan. X Recuperado el 7 de enero de 2026, disponible en: <https://x.com/i/status/2004328962281951381>



Entrada al Bajo Puente de Taxqueña<sup>13</sup>



Foto: Adrián Vázquez/El Sol de México<sup>14</sup>

<sup>13</sup>La Silla Rota (s.f.) Recuperado el 7 de enero de 2026.

<sup>14</sup>Mora, K (2025) *Ubican cruceros peligrosos en ciclovía de Tlalpan*. El Sol de México, disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/carril-de-bicis-en-calzada-de-tlalpan-complica-viajes-del-sur-al-centro-historico-26956418>



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

Las problemáticas anteriores son claras contradicciones a recomendaciones internacionales y a experiencias internacionales como la Guía Técnica de Diseño para Infraestructura Ciclista, publicada por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) y oficializada en el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista N° 42111-MOPT-H- MEP del 09/12/2019.

El documento mencionado advierte que las características para que la ciclovía pueda funcionar como una vía segura y efectiva son las siguientes:<sup>15</sup>

- Los carriles deberán ser demarcados y señalizados para bicicletas
- La velocidad máxima de los automóviles que se encuentran en las inmediaciones de la ciclovía debe ser de máximo 40 km /h
- La instalación de desviadores de tránsito o revos trapezoidales que tengan la finalidad de aislar la ciclovía
- Debe estar adecuadamente iluminada
- Se precisa que es necesario que existan semáforos, señalización vial y espacios para la circulación de peatones, así como de rotondas y espacios para el transporte público y la circulación de peatones

Como puede apreciarse la ciclovía La Gran Tenochtitlán construida en la Calzada de Tlalpan no cuenta con los mínimos estándares de movilidad y seguridad. De este modo no es una vía segura para ciclistas y peatones. Esto tendrá como consecuencia el aumento de la probabilidad de siniestros viales que afecten a la base de la pirámide de movilidad: las personas ciclistas y las personas peatonas de la Ciudad de México

#### IV. Fundamento legal y constitucional

##### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS UNIDOS MEXICANOS

La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** en su artículo 1ro, párrafo primero, segundo y tercero reconoce que el principio de igualdad ante la ley y la inequívoca obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de las personas de manera progresiva. Dicho precepto constitucional señala lo siguiente:

---

<sup>15</sup> Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (2021) Guía práctica de infraestructura ciclista, disponible en:

<https://changing-transport.org/wp-content/uploads/Guia-practica-infraestructura-ciclista.pdf>



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

*Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.*

*Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.*

*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.<sup>16</sup>*

Por su parte, el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su párrafo 17 que todas las personas tienen derecho a acceder a una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible y en condiciones de igualdad:

**“Artículo 4.**

(...)

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

(...)”<sup>17</sup>

## LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce que la movilidad es el derecho de cada individuo a desplazarse y contar con un sistema de transporte completo, accesible y de calidad. En su fracción II este artículo establece que se deberá garantizar la accesibilidad de todas las personas en igualdad de condiciones priorizando a los grupos más vulnerables. Además, en la fracción VI de este mismo artículo se indica que el derecho a la movilidad tendrá entre sus finalidades la de

<sup>16</sup> Cámara de Diputados (1917) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>17</sup> *Idem*



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

eliminar factores de exclusión al usar los sistemas de movilidad. Finalmente en la fracción IX del multicitado artículo también se destaca como finalidad, la de promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados. A la letra, el artículo 9 de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial indica lo siguiente:

***“Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:<sup>18</sup>***

*I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*

***II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;***

*III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*

*V. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*

*V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*

***VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;***

*VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;*

*VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;*

***IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y***

*X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.”*

<sup>18</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

## CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El artículo 11, apartado G de la Constitución Política de la Ciudad de México aborda sobre los Derechos de las personas con discapacidad, en este apartado se reconocen los derechos de las personas con discapacidad y se establece que las autoridades deberán promover y adoptar medidas para garantizar el ejercicio de sus derechos bajo los principios de inclusión y accesibilidad:

*Artículo 11 Ciudad incluyente*

(...)

### **G. Derechos de personas con discapacidad**

*Esta Constitución reconoce los derechos de las personas con discapacidad. Se promoverá la asistencia personal, humana o animal, para su desarrollo en comunidad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de sus derechos y respetar su voluntad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables.*

(...)”<sup>19</sup>

Asimismo, el artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México se reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad, segura, accesible y eficiente. Asimismo se reconoce el deber de las autoridades para adoptar medidas necesarias para garantizar este derecho de manera equitativa:

*“Artículo 13 Ciudad habitable*

(...)

### **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

<sup>19</sup> Congreso de la Ciudad de México, (2017), Constitución Política de la Ciudad de México, disponible en: [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION\\_POLITICA\\_DE\\_LA\\_CDMX\\_14.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.pdf)



vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.<sup>20</sup>

Además, el artículo 16, apartado H, Movilidad y accesibilidad, de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que la Ciudad deberá garantizar la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, donde se priorizará a los peatones y en especial a las personas con discapacidad o movilidad limitada:

*“Artículo 16*

*(...)*

*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.”<sup>21</sup>*

## LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El artículo 1 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México dispone que se deberá garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad:

*“Artículo 1.-*

*Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de*

---

<sup>20</sup> Íbidem

<sup>21</sup> Íbidem



III LEGISLATURA



*las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.*

*La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.”<sup>22</sup>*

Por su parte, el artículo 5 de la misma Ley menciona que la movilidad es un derecho para toda persona, destacando como grupos prioritarios aquellos en situación de vulnerabilidad y riesgo y se proveerá la protección de su integridad física:

*“Artículo 5.-*

*La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.”*

En adición a lo anterior, el artículo 7 en sus fracciones II y IV indica que la accesibilidad y la igualdad son principios fundamentales para el diseño e implementación de políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad:

*“Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:*

*(...)*

*II. Accesibilidad. 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;*

*(...)*

*IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;*

<sup>22</sup>Asamblea Legislativa del Distrito Federal, (2014), Ley de Movilidad de la Ciudad de México, obtenido de:  
<[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY\\_DE\\_MOVILIDAD\\_DE\\_LA\\_CDMX\\_3.2.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.2.pdf)>



(...)"

En el artículo 41, fracción III, inciso e) se señala que el programa integral de movilidad deberá de contener subprogramas, líneas programáticas y acciones enfocadas al Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad:

*"Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:*

- I. El diagnóstico;*
- II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;*
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:*  
(...)  
*e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;"*

En el artículo 188 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se estipula que las áreas de transferencia del transporte público se deberá garantizar Condiciones de diseño universal y accesibles:

*"Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:*

- I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;*
- II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;*
- III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;*
- IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;*
- V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;*
- VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y*
- VII. Tiempos de transferencia mínimos."<sup>23</sup>*

## VI. Propuesta legislativa

---

<sup>23</sup> ibidem



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

La presente propuesta legislativa tiene por objetivo que la ciclovía conocida como la Gran Tenochtitlán sea una vía de movilidad segura para peatones y ciclistas, esto a través de la instalación de revos trapezoidales también conocidos como reductores de velocidad en la periferia de la ciclovía, así como en los cruces de mayor tránsito. Asimismo, se propone que se agregue la señalética permanente que tenga la finalidad de prevenir el exceso de velocidad, alertar de los cruces peligrosos para peatones y ciclistas y reducir los hechos viales. Finalmente se propone redoblar los esfuerzos en educación y cultura vial.

Lo anterior con el objetivo de prevenir los siniestros viales que afectan en su mayoría a las personas usuarias de bicicletas, peatones y usuarios del transporte público.

Por lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Soberanía el siguiente:

### PUNTO DE ACUERDO

**PRIMERO.** El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) se realice un estudio diagnóstico respecto de la prevención de riesgos asociados a la Ciclovía la Gran Tenochtitlán

**SEGUNDO.** El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE), se instale la señalética de tránsito necesaria para automovilistas, ciclistas y peatones para prevenir siniestros viales en la ciclovía La Gran Tenochtitlán en Calzada de Tlalpan.

**TERCERO.** El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE), garanticen que el suelo de la Ciclovía la Gran Tenochtitlán sea liso, antiderrapante, que se subsanen los hundimientos existentes, y



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

que, en los puntos necesarios, se instalen revos trapezoidales a efecto de garantizar la seguridad plena de peatones, ciclistas y automovilistas.

**CUARTO.** El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE), garanticen la iluminación nocturna de la Ciclovía la Gran Tenochtitlán.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 14 de enero de 2025.

**ATENTAMENTE,**

*Patricia Urriza Arellano*

**DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO**  
**Congreso de la Ciudad de México**  
**III Legislatura**  
**Enero de 2026**



## ANEXO DE FÁCIL LECTURA

La ciclovía “Gran Tenochtitlán” es una vía pensada para favorecer que las y los chilangos se transporten en bicicleta. Sin embargo, se han documentado riesgos en esta vía. Por lo tanto, proponemos que se evalúe qué tan segura es la vía de la Gran Tenochtitlán, que se agreguen señales de precaución y con límites de velocidad; así como reparar los baches y agregar reductores de velocidad para prevenir choques o accidentes.

## Certificado de firma

12/01/2026 13:44

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 69654EE2C48ADB61F945D933

Nombre y extensión: PA CICLOVÍA SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO .pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

cbb2709d6fde00456c16652e4baf7c17e166996b84b93419811f4afb2a80c48

Huella digital del contenido del documento firmado:

88db1bd8381a912cb29e481b591cff7cfd662543305a2729a5c2abd81a96f5e7

Nombre: Patricia Urriza Arellano

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: patricia.urriza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 189.147.173.158

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico\_City):

12/01/2026 13:43

## Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

12/01/2026 19:44:50 UTC (12/01/2026 13:44:50 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

dcd72efe-450c-4604-a51a-66815c993ca3.cons

Huella digital contenida en la constancia:

88db1bd8381a912cb29e481b591cff7cfd662543305a2729a5c2abd81a96f5e7

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

## Firmantes

Firmante 1. Patricia Urriza Arellano

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

Derecho

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Método de notificación: Correo

Correo: patricia.urriza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

ID: 69654F27210186706952B8BA

IP: 189.147.173.158

Enviado: 12/01/2026

13:43:46

Aceptó Aviso de

Privacidad: 12/01/2026

13:44:40

Visto: 12/01/2026 13:44:40

Confirmado:

12/01/2026 13:44:40.723

Firmado:

12/01/2026 13:44:40.725

Firma con texto

Patricia Urriza Arellano

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:  
<https://app.con-certeza.mx/constancia/dcd72efe-450c-4604-a51a-66815c993ca3>

