



Ciudad de México, 19 de marzo de 2026

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA

P R E S E N T E

El que suscribe, **Diputado Federico Chávez Semerena** integrante del Partido Acción Nacional en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, en términos de lo dispuesto, por los artículos 122 inciso A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 inciso A número 1, el apartado D inciso k, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y; 5 fracción I, 100, 101 y demás relativos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este Órgano Legislativo, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL CUAL EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y, EN SU CASO, IMPLEMENTAR UN PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN PRIORIZADA DE PUENTES PEATONALES POR CRUCES PEATONALES A NIVEL DE CALLE Y SEMÁFOROS, CON EXCEPCIÓN DE AQUELLOS PUENTES UBICADOS EN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO**, lo anterior al tenor de las siguientes consideraciones:



ANTECEDENTES

La Ciudad de México, como una de las metrópolis más grandes y complejas del mundo, enfrenta retos permanentes en materia de movilidad, seguridad vial y accesibilidad universal.

Durante décadas, la respuesta institucional a la problemática de los atropellamientos y al incremento del flujo vehicular fue la construcción de puentes peatonales, bajo la premisa de que elevar al peatón por encima de la vialidad garantizaba su seguridad y permitía mantener la fluidez del tránsito automotor.

Sin embargo, la evidencia empírica acumulada a lo largo de los años demuestra que esta solución, lejos de resolver el problema, ha generado nuevas formas de exclusión y ha consolidado un modelo de movilidad centrado en el automóvil, en detrimento de los derechos de las personas que transitan a pie.

Los puentes peatonales, en la práctica, constituyen infraestructura anti-peatonal: obligan a recorrer distancias adicionales, imponen barreras físicas insalvables para personas con discapacidad y adultos mayores, generan espacios inseguros y poco iluminados, y perpetúan la segregación urbana al separar artificialmente al peatón del entorno que le pertenece por derecho.

“La solución para facilitar la movilidad y proteger a los transeúntes ha sido la construcción de puentes peatonales, que generalmente son estructuras elevadas sobre las vías de tránsito vehicular. En la actualidad existe evidencia de que el objetivo de la construcción de dicha infraestructura obedece más al propósito de



permitir el libre y continuo tránsito de automóviles que a prevenir atropellamientos y lesiones a los peatones”¹.

Esta situación contradice los principios de jerarquía de movilidad consagrados en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que coloca al peatón en la cúspide de la pirámide y obliga a las autoridades a garantizar su seguridad por encima de la fluidez vehicular.

Diversos estudios han cuestionado la eficacia de los puentes peatonales como medida de seguridad vial. Investigaciones del Instituto Nacional de Salud Pública han documentado que una proporción significativa de peatones evita utilizar estas estructuras, incluso cuando se encuentran disponibles, debido a factores como el esfuerzo físico adicional, el aumento en el tiempo de recorrido, la falta de accesibilidad universal y la percepción de inseguridad. En un estudio publicado en la revista *Salud Pública de México*, se encontró que alrededor del 50.5 % de las personas observadas no utilizaba el puente peatonal y prefería cruzar a nivel de calle². Por su parte, diagnósticos urbanos elaborados por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo han señalado que estas infraestructuras suelen priorizar la fluidez vehicular sobre la movilidad peatonal, lo que limita su efectividad como herramienta de seguridad vial y puede incluso incentivar cruces inseguros cuando no responden a las necesidades reales de las personas que caminan.

¹ La seguridad vial y los puentes (anti)peatonales en México y América Latina. (2019). Antropología. Revista Interdisciplinaria Del INAH, 4, 32-42. <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/14870>

² Hidalgo-Solórzano, E., et al. (2010). *Puentes peatonales y seguridad vial: uso y percepciones de los peatones en la Ciudad de México*. **Salud Pública de México**, 52(6), 502–510. Instituto Nacional de Salud Pública.



La razón es clara: los puentes representan un esfuerzo físico desproporcionado, especialmente para personas con movilidad reducida, adultos mayores y mujeres que transitan con niñas y niños pequeños.

“Uno de los principales problemas de los puentes peatonales es que no están diseñados para facilitar el cruce. En promedio, son mucho más largos que los pasos de peatones a nivel de calle. Comparado con un cruce peatonal promedio de 11 metros, un puente peatonal típico mide 103 metros debido a las rampas o escaleras necesarias para elevarlo. Estos puentes suelen tener escaleras o rampas empinadas, lo que dificulta especialmente el acceso a personas con discapacidad, niños, ancianos y quienes transportan mercancías.

Obligar a las personas a subir escaleras altas desalienta el tránsito y, cuando estas áreas están mal iluminadas, como suele ocurrir, las mujeres y las personas no binarias, en particular, pueden sentirse aún más inseguras y vulnerables. Estas estructuras están diseñadas de manera que resultan incómodas para los peatones, ubicándolas sobre vehículos que circulan a gran velocidad y expuestas a las emisiones de los mismos, lo que refuerza la idea de que los conductores pueden conducir tan rápido como deseen. Además, cuando ocurren accidentes de tráfico cerca o debajo de puentes peatonales, los conductores suelen quedar exentos de responsabilidad, ya que los puentes transmiten el mensaje de que los peatones no deberían estar en la calle”³.

³ Institute for Transportation & Development Policy. (2024, February 29). *Pedestrian bridges make cities less walkable. Why do cities keep building them?* <https://itdp.org/2024/02/29/pedestrian-bridges-make-cities-less-walkable-why-do-cities-keep-building-them/>



Existen puentes peatonales con escaleras y otros con rampas, estas, que en teoría deberían garantizar accesibilidad, suelen ser excesivamente largas, con pendientes que superan las recomendaciones técnicas, y en muchos casos se encuentran deterioradas o invadidas por comercio informal, lo que las vuelve inutilizables. A ello se suma la percepción de inseguridad: los puentes, al ser espacios aislados y poco vigilados, se convierten en lugares propicios para la comisión de delitos, lo que incrementa el temor de la población y desalienta su uso. En consecuencia, los peatones continúan cruzando a nivel, lo que demuestra que la infraestructura no responde a las necesidades reales de movilidad y que, lejos de reducir accidentes, perpetúa el riesgo de atropellamientos.

El derecho comparado ofrece ejemplos contundentes que respaldan esta propuesta, ya que, en ciudades europeas como Varsovia⁴ y Madrid⁵ la política pública ha evolucionado hacia la eliminación de puentes peatonales en zonas urbanas, privilegiando cruces a nivel con semáforos inteligentes y diseño universal.

Estas medidas han demostrado ser más efectivas para reducir accidentes y fomentar una movilidad peatonal segura.

Estos ejemplos no son únicos de Europa, ya que en América Latina, países como Ecuador han implementado programas de sustitución de puentes peatonales por pasos semaforizados, con resultados positivos en términos de seguridad vial y cohesión urbana⁶.

4

<https://www.pragmatika.media/en/news/u-varshavi-tsohorich-znesut-choytyr-pishokhidni-mosty-i-ob-lashtuiut-nazemni-perekhody/>

5

<https://www.lavanguardia.com/autonomias/20250422/10605756/antigua-pasarela-peatonal-sobre-2-parque-avenidas-desmantelara-hoy-domingo-agenciaslv20250422.html>

6

<https://www.expreso.ec/quito/quito-desmonta-otro-puente-peatonal-y-se-implementa-un-cruce-seguro-260708.html>



En todos estos casos, la tendencia es clara: los puentes peatonales son considerados infraestructura obsoleta y contraria a los principios de movilidad sustentable, mientras que los cruces a nivel son reconocidos como la alternativa más segura, incluyente y eficiente.

En México, la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011 sobre señalamiento vial establece la necesidad de garantizar infraestructura que permita la seguridad y accesibilidad de los peatones, lo que se logra de manera más efectiva mediante cruces a nivel. Asimismo, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México consagra la jerarquía de movilidad, colocando al peatón en la cúspide, lo que implica que las políticas públicas deben priorizar su seguridad y comodidad por encima de la fluidez vehicular. Mantener los puentes peatonales contradice este principio, pues privilegia la circulación de automóviles al obligar al peatón a desplazarse de manera incómoda y segregada.

Más allá de la seguridad, la eliminación de puentes peatonales tiene un impacto positivo en la cohesión urbana y en la percepción de seguridad. Los puentes suelen ser espacios aislados, poco iluminados y propensos a la comisión de delitos, lo que genera temor en la población, especialmente en mujeres y niñas. Sustituirlos por cruces a nivel integrados al entorno urbano contribuye a generar espacios más seguros, transitados y vigilados, fortaleciendo el tejido social y la confianza en el espacio público.

Además, la eliminación de puentes peatonales y su sustitución por pasos a nivel con semáforos inteligentes se alinea con los compromisos internacionales de derechos humanos asumidos por México, particularmente con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que establece la obligación de garantizar accesibilidad universal en todos los ámbitos de la vida pública. En este sentido, mantener los puentes peatonales constituye una forma de



discriminación estructural que vulnera los derechos de las personas con discapacidad y perpetúa la exclusión social.

La historia de los puentes peatonales en la Ciudad de México revela que su construcción respondió a una lógica de modernización centrada en el automóvil. Durante las décadas de los setenta y ochenta, el crecimiento acelerado del parque vehicular llevó a las autoridades a privilegiar la fluidez del tránsito sobre la movilidad peatonal. Los puentes se presentaron como símbolos de progreso, pero en realidad consolidaron un modelo de ciudad hostil al peatón.

Sumado a esto se encuentra el costo de los puentes frente al costo de los semáforos y cruces peatonales:

“En la Ciudad de México, un puente peatonal sencillo puede costar alrededor de 1.5 millones de pesos (o más de 85,000 dólares estadounidenses), mientras que el costo de los mecanismos de control de tráfico relacionados con los cruces peatonales promedia menos de 800,000 pesos (o alrededor de 45,000 dólares estadounidenses). En Kenia, el reciente desarrollo de puentes peatonales a gran escala sobre avenidas principales ha costado casi 2 millones de dólares estadounidenses. En promedio, el mantenimiento a lo largo del tiempo de los puentes peatonales es más del doble que el de los cruces a nivel. Invertir en infraestructura peatonal en la vía pública garantiza importantes beneficios a corto y largo plazo. Las principales ciudades de la red Visión Cero (como Nueva York y Boston en Estados Unidos), así como las ciudades líderes en diseños que priorizan al peatón (como Guangzhou, China y Ciudad de México), están construyendo proyectos de infraestructura peatonal de costo relativamente bajo”⁷.

⁷ Institute for Transportation & Development Policy. (2024, February 29). *Pedestrian bridges make cities less walkable. Why do cities keep building them?* <https://itdp.org/2024/02/29/pedestrian-bridges-make-cities-less-walkable-why-do-cities-keep-building-them/>



Con el paso del tiempo, la evidencia demostró que esta infraestructura no cumplía con su propósito como ya se ha señalado en el presente, pero la inercia institucional mantuvo su construcción. Hoy, en el contexto de una ciudad que busca ser más incluyente, sustentable y humana, resulta indispensable replantear esta política y avanzar hacia la eliminación de los puentes peatonales, salvo en vías primarias de difícil acceso como el Periférico, la Calzada de Tlalpan o el Circuito Interior, donde su existencia puede justificarse por la magnitud del flujo vehicular y la complejidad del cruce.

Sustituirlos por pasos peatonales a nivel con semáforos y señalización adecuada responde a criterios de evidencia, derecho comparado y principios de movilidad sustentable, y se alinea con los compromisos internacionales de derechos humanos asumidos por México. Este exhorto busca construir una ciudad más humana, incluyente y coherente con los principios de movilidad que privilegian al peatón como actor central del espacio urbano, y representa un paso decisivo hacia la transformación de la capital en un espacio que respete y garantice los derechos de todas las personas.

Aunado a esto, los semáforos inteligentes están siempre "pensando". Recogen información constantemente y toman decisiones en tiempo real para mejorar el tráfico y la seguridad.

- Adaptación automática: Cambian los ciclos de luz según el tráfico, el clima o incidentes como accidentes.
- Detección de infracciones: Usan cámaras y sensores para identificar conductores que rompen las reglas, como pasarse un semáforo en rojo.
- Interconexión urbana: Colaboran con otros sistemas, como el transporte público, para coordinar mejor el flujo vehicular.



Por ejemplo, en una avenida congestionada, un semáforo puede alargar la luz verde para despejar los vehículos acumulados, reduciendo los tiempos de espera⁸.

Un sistema de semáforos inteligentes es primordialmente un sistema de comunicación entre la unidad de transporte público y el semáforo en una situación de intersección de calles o avenidas. En otras palabras, es una aplicación de innovación tecnológica para ciudades inteligentes. Existen varios tipos de sistemas de comunicación para echar a andar un semáforo inteligente: desde aquellos que funcionan con sensores a lo largo de la calle que detectan el paso del autobús para indicarle al semáforo cuándo cambiar a luz verde, hasta otros sistemas donde la comunicación es inalámbrica y digital, pasando por sistemas híbridos.

De esta forma, la prioridad semafórica para el transporte público logra mayor continuidad en los traslados, evitando luces rojas. Esto causa un ahorro de tiempo y energía que reduce la ocurrencia de accidentes al reducir el número de vehículos en las calles.

(...)

Los semáforos inteligentes son parte de una serie de medidas de 'Bus Priority' que también incluyen el carril exclusivo, el cual ya vemos en el Metrobús de la CDMX y varias ciudades mexicanas más con sus sistemas BRT como León, Querétaro o Guadalajara por mencionar solo algunas. De hecho, en agosto de 2020 autoridades de Jalisco anunciaron la implementación del proyecto SIGA (Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad) para incorporar 177 intersecciones gobernadas por semáforos inteligentes en su primera etapa. Se trata de

⁸ <https://www.ilunion.com/es/blog-puntoilunion/semaforos-inteligentes-innovaciones>



homologar todas las intersecciones con el centro de control de movilidad en Guadalajara.

Hablando de la CDMX, de un universo de aproximadamente 30 mil semáforos el 50% son semáforos inteligentes con cámaras de videovigilancia integradas al Mando Único de la Secretaría de Seguridad Pública donde también se recolecta información vial para modificar los ciclos semaforicos. Un estudio realizado por el Imperial College de Londres señala que el sistema de semáforos inteligentes del condado King (Seattle) en el estado de Washington en Estados Unidos es un caso de éxito a nivel mundial de eficiencia en el transporte público.

En el 2006, los votantes de Seattle apoyaron la creación de un sistema de autobuses de tránsito rápido BRT, como el Metrobús de la CDMX, llamado Rapid Ride cuya línea E o E-Line fue inaugurada en 2014 con 29 intersecciones de semáforos inteligentes entre Downtown Seattle y Aurora Village. Los resultados de la E-Line han sido magníficos: se redujo el tiempo de viaje en casi seis minutos cuando el objetivo original era reducir ese tiempo en solo tres minutos. Además, el número de pasajeros subió en un 35% acarreando un promedio diario de casi 16 mil personas, de modo que E-Line es la ruta más usada de Seattle⁹.

La jefa de Gobierno, Clara Brugada Molina anunció en su toma de posesión del cargo en el Congreso de la Ciudad de México que en su administración se implementará la sustitución de semáforos, por otros que ocupen Inteligencia Artificial (IA) para dirigir el tráfico. Brugada aseguró que la implementación de un nuevo sistema que ocupe IA en los temas de congestión vehicular, no sólo ayudará a agilizar el flujo, sino que ayudará a reducir tiempos de traslado y a la reducción de contaminantes al aire.

⁹ <https://movimentistas.com/sociedad-del-movimiento/semaforos-inteligentes-mexico/>



Así mismo, aseguró que con esta reforma al flujo vehicular, la Ciudad de México se convertirá en la primera del país en que tenga un modelo de sistematización inteligente¹⁰.

PROBLEMÁTICA

Los puentes peatonales en la Ciudad de México, lejos de representar una solución efectiva para la seguridad vial, han generado una serie de problemáticas que afectan directamente la movilidad, el tránsito y la seguridad de los peatones.

Aunque fueron concebidos para reducir atropellamientos, en la práctica se han convertido en espacios inseguros, poco accesibles y que refuerzan la prioridad del automóvil sobre las personas.

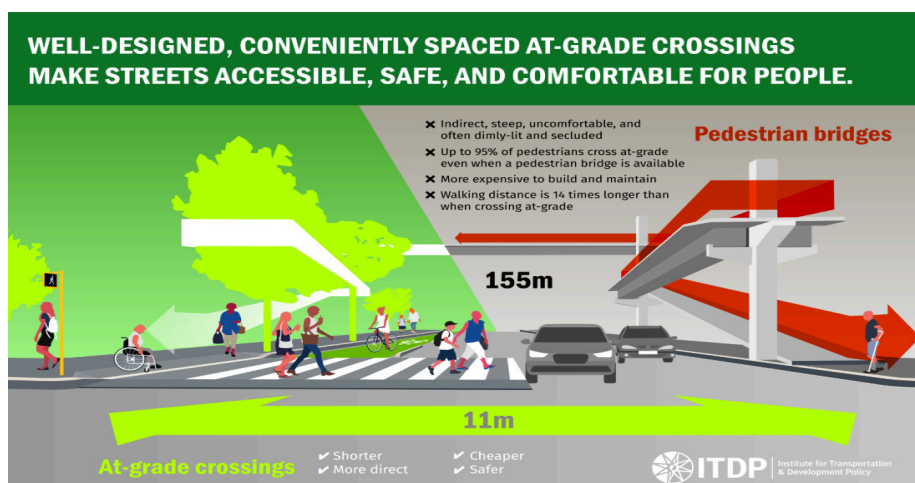
En la Ciudad de México los peatones continúan siendo uno de los grupos más vulnerables del sistema de movilidad. De acuerdo con reportes de la Secretaría de Movilidad, 171 peatones murieron en hechos de tránsito durante 2024, mientras que entre 2019 y 2025 se han contabilizado 945 fallecimientos. Además, miles de personas resultan lesionadas cada año: tan sólo en el primer trimestre de 2025 se registraron 1,105 peatones heridos, de los cuales más de mil fueron víctimas de atropellamiento. A pesar de que el promedio diario de atropellamientos ha disminuido en los últimos años, pasando de 89.7 casos diarios en 2018 a 47.9 en

10

<https://www.milenio.com/politica/brugada-usara-inteligencia-artificial-en-nuevos-semaforos-de-cdmx>

2025, estos incidentes continúan representando uno de los principales problemas de seguridad vial en la capital¹¹.

De acuerdo con el ITDP y la imagen que a continuación se muestra, los puentes peatonales con incómodos para el peatón, son indirectos, la mayoría de las personas opta por no usarlos, son más difíciles y caros de mantener y construir, y el tiempo de cruce para el peatón en un puente es 14 veces mayor que al cruzar por un paso peatonal.



Estudios comparativos realizados por el ITDP han mostrado que los cruces a nivel reducen la velocidad vehicular, lo que disminuye drásticamente la probabilidad de lesiones graves en caso de accidente. La Organización Mundial de la Salud ha señalado que la velocidad es un factor determinante en la gravedad de los atropellamientos: a treinta kilómetros por hora, la probabilidad de que un peatón sobreviva a un impacto es superior al noventa por ciento, mientras que a cincuenta

11

<https://www.elautomata.mx/nota/aumentan-muertes-peatones-cdmx-945-fallecidos-desde-2019-hasta-2025/2489371>

12

<https://itdp.org/2024/02/29/pedestrian-bridges-make-cities-less-walkable-why-do-cities-keep-building-them/>



kilómetros por hora se reduce a menos del cincuenta por ciento¹³. En este sentido, los cruces a nivel de calle con semáforos y señalización adecuada contribuyen a reducir la velocidad vehicular y, por ende, a salvar vidas.

Esto evidencia que los puentes no han logrado disminuir de manera significativa los riesgos para los peatones.

Además, la inseguridad es un factor determinante: muchos ciudadanos evitan utilizarlos por miedo a asaltos, especialmente en horarios nocturnos, ya que suelen estar mal iluminados y aislados. A ello se suma la exclusión que generan, pues su diseño dificulta el cruce para personas mayores, con discapacidad o con carriolas, obligando a recorrer distancias más largas y subir escaleras, lo que desincentiva su uso.

En términos de tránsito, los puentes fomentan velocidades peligrosas al eliminar cruces a nivel, lo que incrementa la gravedad de los accidentes y fragmenta la conectividad urbana, dividiendo barrios y creando barreras físicas. La evidencia demuestra que los puentes peatonales perpetúan una ciudad pensada para los coches y no para las personas.

Por ello, resulta fundamental sustituirlos por pasos peatonales a nivel con semáforos, que obligan a los automovilistas a reducir la velocidad, garantizan accesibilidad universal y refuerzan la idea de que las calles son espacios públicos destinados principalmente a los ciudadanos.

13

<https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wb-k-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf>



La propuesta de sustituir los puentes peatonales por pasos a nivel con semáforos inteligentes no solo responde a criterios de seguridad y accesibilidad, sino también a consideraciones económicas y urbanísticas. El mantenimiento de los puentes peatonales implica costos elevados que podrían destinarse a la construcción de infraestructura más eficiente y segura. Además, los pasos a nivel integran al peatón en el entorno urbano, fortalecen la cohesión social y contribuyen a la construcción de una ciudad más habitable. La experiencia internacional demuestra que estas medidas son viables y efectivas, y que su implementación en la Ciudad de México permitiría avanzar hacia una movilidad más justa y equitativa.

En conclusión, la eliminación de los puentes peatonales en la Ciudad de México, salvo en vías primarias de difícil acceso, constituye una medida necesaria y urgente para garantizar la seguridad, accesibilidad y dignidad de los peatones.

FUNDAMENTO LEGAL

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala en el artículo 20 párrafo vigésimo señala de manera literal que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Por otra parte la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial determina en su artículo 1 que se debe de “garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Los artículos 5, 6 y 7 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconocen el derecho a la movilidad como un derecho fundamental que debe garantizarse bajo



los principios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad e igualdad, así como mediante una jerarquía de movilidad que coloca en primer lugar a las personas peatones, particularmente a quienes presentan alguna discapacidad o movilidad limitada. Asimismo, el artículo 10 del mismo ordenamiento reconoce el derecho de todas las personas a contar con infraestructura segura y accesible para su desplazamiento en el espacio público. De igual manera, el artículo 12, en sus fracciones IX, XIII y XXI, establece que la política pública en materia de movilidad deberá promover la movilidad activa, fortalecer la seguridad vial y garantizar la accesibilidad universal en la infraestructura y servicios de transporte. Finalmente, el artículo 15 dispone que la planeación y gestión de la movilidad deberán orientarse a maximizar la eficiencia de los desplazamientos y a optimizar el uso del espacio público, priorizando soluciones que favorezcan la seguridad y la accesibilidad de las personas. En conjunto, estas disposiciones obligan a las autoridades a diseñar y ejecutar políticas de movilidad que privilegien la protección de las personas peatones y la creación de infraestructura urbana segura, incluyente y accesible.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que de conformidad con el artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de este Congreso, comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las Autoridades o poderes de las entidades federativas, por conducto de su Mesa Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.



SEGUNDO. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

TERCERO. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

CUARTO. Que esta Proposición con Punto de Acuerdo se presenta con fundamento los artículos 13 fracción XV de la Ley Orgánica y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, el cual se solicita sea considerado de Urgente y Obvia Resolución.

En mérito de lo expuesto, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL CUAL EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y, EN SU CASO, IMPLEMENTAR UN PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN PRIORIZADA DE PUENTES PEATONALES POR CRUCES PEATONALES A NIVEL DE CALLE Y SEMÁFOROS, CON EXCEPCIÓN DE AQUELLOS PUENTES UBICADOS EN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO**, al tenor del siguiente:

R E S O L U T I V O S

PRIMERO.- EL HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE



MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO, A QUE GIRE LAS INSTRUCCIONES QUE RESULTEN NECESARIAS PARA PODER REALIZAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD QUE PERMITAN ELIMINAR TODOS LOS PUENTES PEATONALES DE LA CIUDAD, CON EXCEPCIÓN DE LOS QUE CRUCEN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO Y EN SUPLENCIA SE COLOQUEN PASOS PEATONALES Y SEMÁFOROS INTELIGENTES.

SEGUNDO.- EL HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE OBRAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EL ARQ. RAÚL BASULTO LUVIANO, A QUE GIRE LAS INSTRUCCIONES QUE RESULTEN NECESARIAS PARA PODER REALIZAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD QUE PERMITAN ELIMINAR TODOS LOS PUENTES PEATONALES DE LA CIUDAD, CON EXCEPCIÓN DE LOS QUE CRUCEN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO Y EN SUPLENCIA SE COLOQUEN PASOS PEATONALES Y SEMÁFOROS INTELIGENTES.

TERCERO.- EL HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS PERSONAS TITULARES DE LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE EN COLABORACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS COORDINEN TRABAJOS PARA FORTALECER LA VIABILIDAD DE LA ELIMINACIÓN DE PUENTES PEATONALES, CON EXCEPCIÓN DE LOS QUE CRUCEN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO Y EN SUPLENCIA SE COLOQUEN PASOS PEATONALES Y SEMÁFOROS INTELIGENTES.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 19 días del mes de marzo de 2026.

ATENTAMENTE

Federico Chávez Semerena

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

Certificado de firma

13/03/2026 11:50

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Sin confirmación

Identificador: 69B44D45599C5F6B6256549E

Nombre y extensión: PA Puentes peatonales.docx.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

49da96250e316438c68c8a84b7fa7b8db2baf62dadf89c15507916e0fa94ee2

Huella digital del contenido del documento firmado:

fad344758477d7e9da28dc1394df7113898acf78ec37d50ae46c7ac38c282faf

Nombre: Federico Chávez Semerena

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: federico.chavez@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 2806:2f0:a8c1:eea9:d80b:8bf6:d6da:2925

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

13/03/2026 11:45

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

13/03/2026 17:50:54 UTC (13/03/2026 11:50:54 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

2d04b1d7-f977-4c49-a6db-9cd73c86747d.cons

Huella digital contenida en la constancia:

fad344758477d7e9da28dc1394df7113898acf78ec37d50ae46c7ac38c282faf

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. Federico Chávez Semerena

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

ID: 69B44E7530FC23619A27688D

Enviado: 13/03/2026

Derecho

IP: 2806:2f0:a8c1:eea9:d80b:8bf6:d6da:2925

11:48:31

Compañía:

Aceptó Aviso de

Método de notificación: Correo

Privacidad: 13/03/2026

Correo:

11:50:35

federico.chavez@congresocdmx.gob.mx

Visto: 13/03/2026 11:50:45

Teléfono:

Confirmado:

Emisor de la firma electrónica:

13/03/2026 11:50:46.231

Dibujada en dispositivo

Firmado:

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

Firma con texto

Federico Chávez Semerena

13/03/2026 11:50:46.232

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/2d04b1d7-f977-4c49-a6db-9cd73c86747d>

