



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

La que suscribe **Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba** y las y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura en términos de lo dispuesto, por los artículos 4 fracción XXXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y; 5 fracción I, 100, 140 y demás relativos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL CUAL SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL METROBÚS, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A ANALIZAR LA POSIBILIDAD DE ESTABLECER UNA ESTACIÓN EN LA RUTA DE LA LÍNEA 4 DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO “METROBÚS”, EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA RÍO CHURUBUSCO Y LA AVENIDA 6**, bajo el siguiente objetivo, antecedentes y considerandos:

### **OBJETIVO**

Exhortar al titular de la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México, a analizar la posibilidad de establecer una estación en la ruta de la Línea 4 del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México “Metrobús”, en la intersección de la Avenida Río Churubusco y la Avenida 6.

### **ANTECEDENTES**

La movilidad incluyente y sostenible es un derecho. Este derecho es clave para el desarrollo de la Ciudad de México debido a los desafíos ambientales y sociales que enfrenta. Con una población creciente y altos niveles de contaminación, es



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



fundamental reducir la dependencia de vehículos privados y promover medios de transporte más limpios, como el transporte público, bicicletas y opciones peatonales. Además, una movilidad incluyente asegura que todos los ciudadanos, sin importar su capacidad física o condición económica, tengan acceso a opciones seguras y eficientes de transporte. Esto no solo mejora la calidad de vida, sino que también contribuye a la reducción de emisiones y al bienestar general de la ciudad.

La palabra movilidad, dentro de sus múltiples definiciones, puede entenderse como “la acción de movernos de un punto A a un punto B”.<sup>1</sup> Además, es un derecho que tienen todas las personas, en donde el traslado en el entorno es indispensable para cubrir necesidades.

En ese sentido, las ciudades históricamente han sido diseñadas en su mayoría para los hombres, ya que ellos eran los que viajaban hacia el trabajo fuera de casa. Por lo tanto no se tomaba en cuenta las necesidades de movilidad de las mujeres u otras personas, como quienes tienen las responsabilidades de cuidado o se trasladan al lugar de estudio.<sup>2</sup>

Es por eso que para poder cambiar las condiciones de traslado en nuestros pueblos y ciudades se debe apostar por una movilidad sostenible. Esto supone un cambio radical en cómo es está la jerarquía actual en el uso del espacio público. En primer lugar, se tiene que priorizar las formas de movilización no motorizada (quienes generan menos CO<sup>2</sup> transitando), luego al transporte colectivo y por último el privado, como lo muestra la pirámide invertida de movilidad sostenible.

La respuesta entonces es la movilidad sostenible e inclusiva, la cual busca hacer ciudades más compactas. Es decir, que los servicios fundamentales que necesitamos se encuentren a una distancia cercana de donde se vive. Para ello es fundamental humanizar el espacio público (diseño enfocado en las personas). Esto implica recuperar el espacio público para peatones, ciclistas y quienes andan en transporte público, y entender cómo funciona el espacio para las personas que habitan la ciudad, porque esta debe de estar adaptada a sus necesidades.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> The Climate Reality Project, “Movilidad sostenible e inclusiva: movernos sin dejar a nadie atrás”, disponible en: <https://www.climatereality.lat/movilidad-sostenible-e-inclusiva-cambiando-nuestras-ciudades-para-todos/>

<sup>2</sup> *Idem*

<sup>3</sup> *Idem*



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



En el marco de todo lo anterior, la plataforma pública del “metrobus” de la Ciudad de México reconoce también el derecho a la movilidad de la siguiente manera:

*La movilidad es un derecho para todo tipo de personas, con o sin discapacidad, por tal razón, es necesario conocer que el sistema está diseñado para atender la demanda de las personas con discapacidad, esto con la intención de evidenciar la inclusión que ofrece Metrobús a todos los usuarios.*

Además, menciona datos relevantes en la materia como que el 71.3% de la población en la CDMX se traslada en transporte público. En ese tenor, reconoce también conceptos como la “accesibilidad social”, donde destaca lo siguiente:

*La accesibilidad se caracteriza por ofrecer un transporte inclusivo para la diversidad de las personas de la CDMX que se trasladan cotidianamente. Metrobús se ha caracterizado por aplicar un “Diseño Universal” en cada uno de sus corredores.*

Es en ese tenor, sumado al marco normativo aplicable, que el transporte público accesible, específicamente el “metrobus”, es un punto indispensable para garantizar el derecho a la movilidad.<sup>4</sup>

Asimismo, en la Ciudad de México, existe desde 2014 una Ley de Movilidad, y hace alrededor de tres años fue aprobada a nivel nacional la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; ambas enfatizan el hecho de garantizar el derecho a la movilidad en términos de seguridad, sostenibilidad, calidad, eficiencia, igualdad, inclusión, accesibilidad y eficacia. Sin embargo, una publicación de la UNAM detalla que “a pesar de que ya existen distintos esfuerzos por hacer de la Ciudad de México un lugar más incluyente en materia de movilidad, es fundamental que las intervenciones de política pública en este rubro se realicen consultando a los usuarios”.<sup>5</sup>

Por ejemplo, la última consulta que se realizó en México fue en 2017, sin embargo, la publicación menciona que desde entonces la movilidad ha cambiado pues con la pandemia se modificaron distintas prácticas, por ejemplo, algunas personas ya no

<sup>4</sup> Metrobús: Gobierno de la CDMX, “Movilidad como un derecho”, disponible en: <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/accesibilidad>

<sup>5</sup> Ciencia UNAM, “Una movilidad segura y eficiente para todos”, disponible en: <https://ciencia.unam.mx/leer/1406/una-movilidad-segura-y-eficiente-para-todos->



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



acuden a la oficina o sólo van unos días, lo mismo ocurre con la escuela, en algunos casos ya se toman clases de manera virtual. En este sentido, queda claro que el punto focal es la participación activa de la ciudadanía para la mejora permanente de la política pública en materia de movilidad.

A partir de lo anterior, resulta relevante retomar una demanda ciudadana muy particular pero con un amplio sentido en hacer de esta ciudad aún más sostenible, accesible e inclusiva. Con fecha del 15 de marzo de 2014, un grupo de vecinos del Distrito 11 ejerció su derecho de petición con el fin de solicitar la incorporación de una parada en en el sistema de transporte colectivo metrobús en su línea 4.

El punto focal de dicha solicitud es la incluir una estación en sentido bidireccional, previamente contemplada, con ubicación en la intersección de la avenida Churubusco y la avenida 6. Uno de los argumentos principales de dicha solicitud, y que este congreso debe de considerar, es que existen datos duros sobre la “estimación de demanda de ampliación de Línea 4 Metrobús”: derivado de la estimación de ocupación de usuarios se estima que al día se estarían beneficiando alrededor de 59,435 con una estación en la Calle 6.<sup>6</sup>

Sumado a lo anterior, mediante el proyecto realizado por la Dirección Ejecutiva de Planeación, Evaluación y Tecnologías de Información sobre la Ampliación Línea 4 Metrobús Alameda Oriente, se determinó que el punto 2 denominado “área de influencia del proyecto” tiene como finalidad crear una conexión entre el Oriente y el Centro Histórico de la ciudad, a la par de contribuir a disminuir el número de movimientos peatonales en el CETRAM Pantitlán. Además, al unir la línea 4 del metrobús con la infraestructura del Mexibús se crearía un punto de trasbordo fuera de la CETRAM Pantitlán. En ese sentido, es necesario implementar adecuaciones geométricas y señalización para la incorporación de una terminal con estación ligera tipo parabús. Esta adición es indudablemente necesaria por los distintos beneficios directos al importante número de usuarios de la línea, especialmente los usuarios en alguna situación de vulnerabilidad.

Derivado de lo anterior, es indispensable concluir que la movilidad influye de manera directa e inmediata en el goce de derechos humanos específicos, comenzando por

---

<sup>6</sup> Datos del documento de “Demanda potencial” elaborado por el Gobierno de la Ciudad de México en torno al proyecto de la ampliación de la línea 4 del metrobús.



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



el derecho a la libre circulación y el derecho a la seguridad y a la integridad física, también relacionado en múltiples instrumentos de derecho internacional con el derecho a vivir una vida libre de violencia. Asimismo, cuando se contempla la movilidad en condiciones óptimas no sólo de seguridad, sino también de sanidad y/o sin maltrato en los sistemas de movilidad urbana, asoma el vínculo inmediato al goce del derecho a la salud. Finalmente, es posible nombrar el derecho a un medio ambiente sano, fragilizado en las mismas ciudades por la contaminación y la degradación del medio ambiente como también, si aludimos a los sectores de actividad relacionados con la movilidad, en los territorios de extracción de materias primas o de producción de vehículos, insumos o de energía, en particular, si esta no es una energía limpia.<sup>7</sup>

Asimismo, el informe de “Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género” elaborado por la División de Desarrollo Social de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), previamente citado, destaca que aunque es indispensable para asegurar una aplicación transversal del enfoque de derechos humanos y de género, el margen de maniobra de las políticas públicas en materia de movilidad no se agota en la dimensión jurídico-normativa. En efecto, en las dimensiones organizacional y técnico-operativa, lo administrativo y programático, hay un espacio importante para implementar estándares y protocolos formales a nivel de los servicios públicos y de proveedores y diversos actores privados.

En el caso de los sistemas de movilidad, destaca la posibilidad de establecer instancias especializadas de atención al público en donde figuren de forma central la garantía y protección de los derechos humanos. Además los esquemas de participación ciudadana son eje central para la adquisición de este derecho y la mejora de la política pública.

A manera de conclusión, la inclusión de la estación bidireccional en la intersección mencionada abona en múltiples sentidos al beneficio de las miles de personas usuarias diarias y a la adquisición de sus derechos: en primer lugar, por operatividad la estación ya estaba contemplada como una posibilidad y fue solo la segunda con

---

<sup>7</sup> División de Desarrollo Social de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), de “Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género”, disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f668d5e7-f15b-40dd-8a3e-26e73e6a18b0/content>



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



mayor impacto en beneficio por número de usuarios con una diferencia que nunca superó el 10% en comparación con la primera opción electa en todos los indicadores analizados. En segundo lugar, porque conlleva una serie de beneficios adicionales por interconectividad con otros servicios de transporte público del área metropolitana. Y en tercer lugar, porque ya ha sido demostrado en múltiples estudios que el derecho a la movilidad se intersecciona con otros derechos indispensables para la vida cotidiana como el derecho a la inclusión, el derecho al medio ambiente sano y el derecho a la salud.

### **CONSIDERANDOS**

Primero, la Constitución Política de la Ciudad de México considera en su artículo 13, inciso “E”, contempla el 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.*

En adición, la Constitución Política de la Ciudad de México considera en su artículo 13, inciso “C” el Derecho a la vía pública como el hecho de que “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”.

Asimismo, de conformidad con la Constitución Política de la Ciudad de México, el artículo 13, inciso “A” desarrolla el “Derecho a un medio ambiente sano” de la siguiente manera:



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



1. *Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.*
2. *El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.*
3. (...)

Segundo, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México regula lo siguiente:

- El artículo 1º establece que la ley 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, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.
- El artículo 5 regula que “a 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”.
- El artículo 6 regula que “la Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad (...)”
- El artículo 7 define los principios rectores de dicha ley, entre los que destacan: la accesibilidad, la igualdad, la eficiencia y la multimodalidad.
- El artículo 9, fracción XXVIII define el diseño universal como el “diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de



III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones”. Asimismo, la **Ley de Accesibilidad para la Ciudad de México**, en su Artículo 3, Fracción VII, hace alusión a este concepto.

- El artículo 12 enuncia las atribuciones de la Secretaría de movilidad entre las que destaca la fracción **XXXIV** la cual marca la atribución de “promover en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y, en su caso, ampliar o restringir el tránsito en la Ciudad del transporte de pasajeros y descarga del servicio público federal y metropolitano, tomando en cuenta el impacto de movilidad, el impacto ambiental, el uso del suelo, las condiciones de operación de los modos de transporte de la Ciudad, el orden público y el interés general” y la fracción **VII** que posibilita de “realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento”.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de esta Soberanía, la siguiente propuesta con

**PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO.- EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL “METROBÚS” DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A ANALIZAR LA POSIBILIDAD DE ESTABLECER UNA ESTACIÓN EN LA RUTA DE LA LÍNEA 4 DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO “METROBÚS”, EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA RÍO CHURUBUSCO Y LA AVENIDA 6.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 06 días del mes de septiembre del año dos mil veinticuatro.

Suscriben;

*Elvia Guadalupe Estrada Barba*





III LEGISLATURA

**DIP. ELVIA GUADALUPE ESTRADA BARBA**  
**GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO VERDE**  
**ECOLOGISTA DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

*JESÚS SESMA SUÁREZ*

---

Dip. Jesús Sesma Suárez  
Coordinador

*Rebeca Peralta León*

---

Dip. Rebeca Peralta León

*Yolanda García Ortega*

---

Dip. Yolanda García Ortega

*Paula Alejandra Pérez Córdova*

---

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

*Claudia Neli Morales Cervantes*

---

Dip. Claudia Nelí Morales Cervantes

*MANUEL TALAYERO PARIENTE*

---

Dip. Manuel Talayero Pariente

---

Dip. Iliana Ivón Sánchez Chávez

---

Dip. Israel Moreno Rivera

---

Dip. Juan Estuardo Rubio Gualito

---

Dip. Víctor Gabriel Varela López

<b>Título</b>	Firmas Inscripciones de asuntos
<b>Nombre de archivo</b>	oficio_sesión_291024.pdf and 3 others
<b>Identificación del documento</b>	f2691b69eefaac426ab29f6c82516d688a40294c
<b>Formato de fecha del registro de auditoría</b>	DD / MM / YYYY
<b>Estado</b>	● Pendiente de firma

### Historial del documento



**25 / 10 / 2024**  
17:10:37 UTC

Enviado para su firma a Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx), Manuel Talayero (manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx), Claudia Neli Morales (neli.morales@congresocdmx.gob.mx), Elvia estrada (guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx), Rebeca Peralta (rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx), Yolanda García Ortega (garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx), Paula Alejandra Pérez (alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx), Israel Moreno Rivera (israel.moreno@congresocdmx.gob.mx), Juan Estuardo Rubio G (juan.rubio@congresocdmx.gob.mx), Iliana Ivón Sánchez Chávez (ivon.sanchez@congresocdmx.gob.mx) and Víctor Gabriel Varela López (gabriel.varela@congresocdmx.gob.mx) por jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx  
IP: 189.146.104.150



**25 / 10 / 2024**  
17:10:48 UTC

Visualizado por Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx)  
IP: 189.146.104.150

Título	Firmas Inscripciones de asuntos
Nombre de archivo	oficio_sesión_291024.pdf and 3 others
Identificación del documento	f2691b69eefaac426ab29f6c82516d688a40294c
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Pendiente de firma

## Historial del documento

 FIRMADO	<b>25 / 10 / 2024</b> 17:11:09 UTC	Firmado por Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.104.150
 VISUALIZADO	<b>25 / 10 / 2024</b> 17:16:00 UTC	Visualizado por Claudia Neli Morales (neli.morales@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.104.150
 FIRMADO	<b>25 / 10 / 2024</b> 17:16:19 UTC	Firmado por Claudia Neli Morales (neli.morales@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.104.150
 VISUALIZADO	<b>25 / 10 / 2024</b> 17:18:06 UTC	Visualizado por Manuel Talayero (manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.104.150
 FIRMADO	<b>25 / 10 / 2024</b> 17:18:28 UTC	Firmado por Manuel Talayero (manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.104.150

<b>Título</b>	Firmas Inscripciones de asuntos
<b>Nombre de archivo</b>	oficio_sesión_291024.pdf and 3 others
<b>Identificación del documento</b>	f2691b69eefaac426ab29f6c82516d688a40294c
<b>Formato de fecha del registro de auditoría</b>	DD / MM / YYYY
<b>Estado</b>	● Pendiente de firma

### Historial del documento

	<b>25 / 10 / 2024</b>	Visualizado por Yolanda García Ortega
VISUALIZADO	17:20:10 UTC	(garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.146.104.150
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Firmado por Yolanda García Ortega
FIRMADO	17:20:31 UTC	(garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.146.104.150
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Visualizado por Rebeca Peralta
VISUALIZADO	17:25:58 UTC	(rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 34.241.4.45
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Firmado por Rebeca Peralta
FIRMADO	17:48:35 UTC	(rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.217.206.93

<b>Título</b>	Firmas Inscripciones de asuntos
<b>Nombre de archivo</b>	oficio_sesión_291024.pdf and 3 others
<b>Identificación del documento</b>	f2691b69eefaac426ab29f6c82516d688a40294c
<b>Formato de fecha del registro de auditoría</b>	DD / MM / YYYY
<b>Estado</b>	● Pendiente de firma

Historial del documento

	<b>25 / 10 / 2024</b>	Visualizado por Paula Alejandra Pérez
VISUALIZADO	17:50:26 UTC	(alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 187.170.36.86
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Firmado por Paula Alejandra Pérez
FIRMADO	17:54:17 UTC	(alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 187.170.36.86
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Visualizado por Elvia estrada
VISUALIZADO	18:01:50 UTC	(guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 201.141.101.240
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Firmado por Elvia estrada
FIRMADO	18:02:24 UTC	(guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 201.141.101.240
	<b>25 / 10 / 2024</b>	Este documento no ha sido ejecutado en su totalidad por
INCOMPLETO	18:02:24 UTC	todos los firmantes.