



29

Ciudad de México, a 19 de octubre de 2021

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.
P R E S E N T E

Héctor Díaz Polanco

Diputada Xóchitl Bravo Espinosa, integrante de la Asociación Parlamentaria de Mujeres Demócratas del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado A numeral 1, Apartado D inciso k) y Apartado E numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 3, 4 fracción XXXVIII, 13 fracción IX, y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 101, 123, 173 fracción II, XI, 333 y 335 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México someto a consideración siguiente **PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE RESPETUOSAMENTE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LAS DIECISÉIS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL COMITÉ DE ATENCIÓN, ORIENTACIÓN, QUEJAS CIUDADANAS Y ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE ESTA SOBERANÍA, PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, GENEREN ACCIONES QUE AYUDEN A PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA.**



ANTECEDENTES

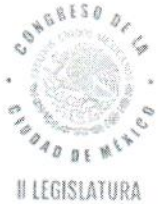
La invención de la bicicleta data del año 1816, sin embargo fue hasta el año 1985, que el británico John Kemp Starley, patentó la primera bicicleta con pedales; Es a partir de esta fecha que la bicicleta ha ido evolucionando dentro de la industria, es así que en muchos países este medio de transporte es más usual que el uso de los vehículos motorizados, lo que ha contribuido a que los gobiernos de estos países adapten las ciudades en buena parte de sus estructuras para el uso de la bicicleta.

Cabe mencionar que la bicicleta es el medio de transporte con mayor presencia en el mundo, ya que aproximadamente un 42% de la población mundial, tiene una bicicleta en su casa, independientemente de su uso; los países que se encuentran con el mayor índice del uso de la bicicleta son China, Bélgica, Suiza, Japón, Finlandia, Noruega, Suecia, Alemania, Dinamarca, Holanda y España, quienes en su mayoría superan el 60% de uso de bicicleta en su población.

En México, el uso de la bicicleta tiene sus inicios en 1869, después de que en dicho año llegó el primer cargamento proveniente de Boston, las cuales servían para el servicio de toda la gente, lo cual perdura hasta el día de hoy, el uso de la bicicleta en México sirvió a muchos comerciantes para la realización de sus labores diarias, ya que por ejemplo, los panaderos utilizaban este medio para transportar su pan, los carteros, quienes utilizaban la bicicleta con el objetivo de realizar su trabajo con mayor veracidad, los afiladores, quienes en su bicicleta adaptaban un esmeril para que al movimiento de sus pedaleos fueran sacando filo a cualquier objeto que lo necesitara.

De acuerdo al artículo publicado denominado "LA BICICLETA Y LA CIUDAD DE MÉXICO EN EL SIGLO XIX":

*"Al comenzar el decenio de **1890** estos nuevos modelos llegaron a México; la novedad era que tenían ambas ruedas de la misma dimensión y llenas de aire. Se les llamaba seguras porque a diferencia de las "ordinarias", donde los ciclistas a menudo caían de cabeza, las*



"seguras" disminuyeron mucho el número de accidentes. A partir de estos nuevos modelos se desató un boom en su uso y empezaron a brotar clubes de ciclismo por todo el país.

*Se formó el **Cycling Union Club** y los ciclistas mexicanos ingresaron a él. Este mismo club se encargó de financiar y construir el velódromo de **La Piedad**, y todo lo que conllevaba una asociación, reglamentar su uso, organizar carreras, cronometrar el tiempo de las vueltas y excursiones, haciendo recorridos a pueblos aledaños, como **Cuernavaca y Amecameca**. Tenían sus propios archivos, llevaban registro de las ocasiones en que una mujer cubría alguna distancia importante, del que cubría la milla en menos tiempo y de otras pruebas. Es importante resaltar este punto de la mujer, porque para ese entonces las mujeres apenas comenzaban a participar en algunos deportes y uno de los que se volvió más popular fue el ciclismo.*

Hasta se inventaron unos pantalones bombachos, que horrorizaron a mucha gente conservadora de la sociedad, para que pudieran salir a rodar. Algunas feministas afirman que en esa época la bicicleta había hecho más para emancipar a las mujeres que cualquier otra cosa."¹

Además de que la bicicleta era utilizada con fines de servicio a comerciantes, podía observarse a las niñas y niños jugando en los parques, quienes las utilizan hasta el día de hoy con fines recreativos; el uso de la bicicleta tiene injerencia hasta en el deporte, ya que grandes atletas realizan competencias de velocidad, de acrobacias y de rodada en grandes montañas.

1

de la Garza Arregui, B. *LA BICICLETA y LA CIUDAD DE MÉXICO EN EL SIGLO XIX*. MXCYTY GUÍA INSIDER. <https://mxcity.mx/2016/02/la-bicicleta-la-ciudad-mexico-siglo-xix/>



El uso de la bicicleta en el mundo, se origina debido a las necesidades de la población, ya que es un medio de transporte sostenible y ecológico, que además de contribuir al buen desarrollo del medio ambiente, ayuda a crear una cultura de buena movilidad.

Durante los últimos años el uso de la bicicleta ha aumentado considerablemente, sin embargo debido al confinamiento generado por el virus SARS-CoV-2, en los últimos años ha aumentado aún más su uso, ya que de acuerdo a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México los viajes en bicicleta han aumentado un 221% desde marzo de 2020, mientras que los viajes en transporte público y automóvil particular han caído hasta en un 50%.

En la Ciudad de México, se ha impulsado considerablemente el uso de la bicicleta, con el objetivo de generar diversos beneficios a la población, realizando acciones encaminadas a un buen desarrollo medio ambiental, promoviendo una movilidad de calidad.

En el año 2010 la Ciudad de México implemento una red de transporte denominada "ECOBICI", con la implementación de 84 cicloestaciones y 1200 bicicletas, sin embargo debido a la demanda de la ciudadanía hacia dicho programa ha hecho que el mismo crezca considerablemente, ya que a la fecha cuenta con más de 400 cicloestaciones y más de 6 mil bicicletas, de las cuales 28 estaciones y 340 bicicletas forman parte del sistema de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido.

El Gobierno de la Ciudad de México Ciudad de México también ha creado ciclo vías, espacios utilizados para el tránsito de las bicicletas de forma segura, contando distintas colonias con tramos muy grandes de esta infraestructura como lo son:

1. Bosque de Chapultepec I, II y III secciones — Miguel Hidalgo
2. Ciudad Universitaria — Coyoacán
3. San Marcos (ampliación) — Xochimilco
4. Corredor Santa Fé — Cuajimalpa
5. Juárez — Cuauhtémoc
6. San Miguel Ajusco (pueblo) — Tlalpan
7. Tabacalera — Cuauhtémoc



8. Pedregal de San Nicolás 4a sección I — Tlalpan
9. Santa Martha Acatitla — Iztapalapa
10. Roma Norte I — Cuauhtémoc
11. San Miguel Topilejo (pueblo) — Tlalpan
12. San Jerónimo Aculco – Lídice (pueblo) — Magdalena Contreras
13. Cuauhtémoc — Cuauhtémoc
14. Lomas de Santa Fé II — Álvaro Obregón
15. Insurgentes Mixcoac — Benito Juárez

PROBLEMÁTICA

El uso de la bicicleta en el mundo es un tema que ha traído grandes beneficios a la ciudadanía, dando un mejor acceso a la salud, en materia comercial, ha apoyado a la ciudadanía a ejercer sus oficios o trabajos, sin embargo no se ha dado la promoción necesaria sobre los beneficios que conlleva el uso de la bicicleta.

El gobierno de la Ciudad de México debe de asumir el compromiso de promover y proteger la movilidad libre de la ciudadanía, garantizando su seguridad, generando el menor impacto negativo a los ciclistas que circulan en nuestra ciudad, cabe señalar que el ciclismo es una actividad que genera grandes beneficios al medio ambiente, toda vez que el impacto que genera el no conducir un vehículo automotor, reduce considerablemente la emisión de gases de dióxido de carbono

A pesar de que se han implementado programas que conllevan el uso de la bicicleta, la promoción que se ha dado a los mismos es insuficiente, por lo cual es de suma importancia que se genere una cultura del uso de la bicicleta, con el objetivo de incentivar a la ciudadanía a utilizar este medio de transporte.

De acuerdo a la Organización de las Naciones Unidas:

“Practicar actividades deportivas de intensidad moderada, como caminar, montar en bicicleta o hacer deporte, tiene grandes beneficios para la salud. El deporte no tiene edad. Los beneficios son mayores que los posibles daños.”



Realizar cualquier tipo de actividad física es mejor que nada. Mantenerse activo a lo largo del día ayuda a mantener y alcanzar los niveles de actividad recomendados.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), ofrecer una infraestructura segura para las actividades físicas, como cambiar o andar en bicicleta, es el camino para alcanzar una mayor equidad en materia de salud. Para los sectores urbanos más pobres, que no pueden permitirse vehículos propios, ir a pie o en bici se puede convertir en su medio de transporte. Al mismo tiempo pueden reducir el riesgo de contraer enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte. La mejora del transporte activo (caminar, montar en bicicleta o usar el transporte público) no es por tanto solo una cuestión de salud, puede suponer una mayor equidad y eficacia en cuanto a los costes también.

Satisfacer las necesidades de estos ciclistas y peatones sigue siendo, por tanto, crucial para solucionar los problemas de movilidad de las ciudades, para mitigar el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero debido al crecimiento de la población y para mejorar la calidad del aire y la seguridad vial.”²

Es por lo anterior expuesto la importancia de generar acciones que incentiven el uso de este medio de transporte tan beneficioso.

Es por lo anterior, que atenta a las peticiones de mis vecinas y vecinos de Tlalpan, considero que una forma de contribuir en todos los sentidos a una mejor ciudad es promover la cultura del ciclismo. Derivado de lo anterior considero que puede ser

²

Organización de las Naciones Unidas. *Día Mundial de la Bicicleta 3 de junio*.
<https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>. Recuperado 14 de octubre de 2021, de
<https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>



una acción de extremo beneficio que todas las personas legisladoras nos coordinemos en función de promover actividades como rutas, rodadas, cultura sobre ciclismo y que en el marco de nuestras atribuciones coordinemos una política pública del ciclismo con el poder ejecutivo local para mitigar problemas como la falta de ejercicio, la movilidad y por supuesto la protección al medio ambiente.

CONSIDERANDOS

- I. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece, en su artículo 4, párrafo 17;

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

- II. En materia de Derechos Humanos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su numeral 3, Primer párrafo, menciona:

*“**Artículo 13.** (1) Toda persona tiene derecho a **circular libremente** y a elegir su residencia en el territorio de un Estado”*

- III. Que la Ley Orgánica de las Alcaldías en sus artículos 29, fracción IV; 30; 34 y 119, fracción I.

*“**Artículo 29.** Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:*

IV. Movilidad;”

“CAPÍTULO VII DE LAS ATRIBUCIONES EXCLUSIVAS DE LAS PERSONAS TITULARES DE LAS ALCALDÍAS”

*“**Artículo 30.** Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y*



*régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, **movilidad**, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.”*

*“**Artículo 34.** Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:*

- I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;*
- II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;*
- III. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;*
- IV. IV. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;*
- V. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;*
- VI. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;*
- VII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;*
- VIII. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y*
- IX. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público*



que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.”

Artículo 119. *Las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los términos que señale la ley de la materia:*

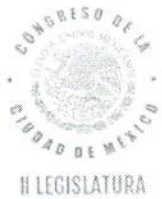
I. Elaborarán planes y programas para su período de gobierno, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento y movilidad, en concurrencia con los sectores social y privado;

IV. Dentro del marco legal la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en sus artículos 5; 6, fracción II; 7; 12, fracción XVII, 15, fracción I:

“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.”

“Artículo 6.- *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. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio*



vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

II. Ciclistas;"

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

- I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
- II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;
- III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
- IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;
- V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;
- VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;
- VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que



proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.”

“Artículo 12.-*La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*

XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;”

“Artículo 15.- *Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:*



I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;"

RESOLUTIVOS

PRIMERO.- SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LAS DIECISÉIS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, GENEREN ACCIONES QUE AYUDEN A PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA.

SEGUNDO.- SE EXHORTA AL COMITÉ DE ATENCIÓN, ORIENTACIÓN, QUEJAS CIUDADANAS Y ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE ESTA SOBERANÍA, PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, GENEREN ACCIONES QUE AYUDEN A PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA.

Dado en la Ciudad de México, el día 19 del mes de octubre de dos mil veinte.

Chris Nochevuma

Xochitl Bravo Espinosa

DIP. XÓCHITL BRAVO ESPINOSA
Integrante de la Asociación Parlamentaria
Mujeres Demócratas

Carlos Aguirre

Reflexión

Indali Padillo C.

[Signature]



II LEGISLATURA

ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS



Congreso de la Ciudad de México, a 21 de octubre 2021

CCM-IIL/EMH/035/2021

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E .

Héctor Díaz Polanco

A través del presente reciba un cordial saludo y al mismo tiempo le solicito, de la manera más atenta, me pueda suscribir a los siguientes asuntos 5, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 38, 40, 41, 42, 44, 46 y 48 del orden del día de la sesión del día de hoy 21 de octubre del año en curso:

Sin otro particular, me despido reiterándole las más distinguidas de mis consideraciones.

ATENTAMENTE

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

**DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA**

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx

