BOLETÍN DE PRENSA

Morelia, Michoacán a 27 de noviembre de 2026

Exigen colectivos y ciudadanía garantizar la seguridad vial durante la construcción del Morebús

- **Diagnóstico ciudadano de los 13 kilómetros del corredor documenta afectaciones a la infraestructura ciclista y peatonal, así como riesgos para usuarios del transporte público.**
- **Colectivos solicitan a SEDUM transparentar el proyecto ejecutivo y adoptar medidas urgentes de seguridad vial.**
- **La banqueta y la ciclovía no se negocian, no pueden ser sustituidas por más carriles para automóviles ni quedar reducidas en perjuicio de sus usuarios.**

En el marco de la reunión convocada por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad (SEDUM) del Gobierno de Michoacán para informar sobre las intervenciones a la ciclovía en Tres Puentes, los colectivos Bicivilízate, Jane's Walk Morelia, Morelia Sostenible, Liga Peatonal e integrantes de la sociedad civil presentaron a las autoridades un diagnóstico de las afectaciones y riesgos que genera la construcción del Morebús para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

El diagnóstico, realizado entre el 23 y 25 de noviembre de este año, que se realizó en un recorrido de 13 kilómetros entre Tres Puentes y Lomas de la Maestranza, documenta el retiro de elementos de confinamiento de la ciclovía de avenida Madero Poniente sin la habilitación de rutas alternas seguras, excavaciones con señalización preventiva insuficiente, obstáculos al tránsito peatonal y falta de información sobre la ubicación de las paradas provisionales del transporte público.

Las condiciones observadas han propiciado que las personas ciclistas circulen junto a vehículos pesados y que usuarios del transporte público realicen maniobras de ascenso y descenso en carriles centrales de avenida Madero e incluso sobre el puente de Tres Puentes.

Durante el encuentro, los colectivos plantearon cinco demandas prioritarias:

1. **Transparentar el proyecto ejecutivo del Morebús, sus estudios técnicos y el calendario de ejecución de las obras.**
2. **Restituir la infraestructura ciclista y peatonal afectada, así como garantizar su conservación, continuidad y mejoramiento.**
3. **Habilitar corredores peatonales y ciclistas seguros y accesibles durante la construcción.**
4. **Señalizar adecuadamente las zonas de obra y las paradas provisionales del transporte público.**
5. **Establecer mecanismos efectivos de información y participación ciudadana.**

Si bien las organizaciones reconocen la importancia de modernizar el transporte público de Morelia, advierten que una política pública orientada a mejorar la movilidad no puede representar un retroceso en las condiciones de seguridad y accesibilidad de quienes utilizan cotidianamente las calles de la ciudad.

Las organizaciones solicitaron una respuesta formal a sus planteamientos, sustentados en el derecho constitucional a la movilidad y en las disposiciones legales y técnicas vigentes en materia de seguridad vial.

La modernización del transporte público de Morelia representa una oportunidad para construir una ciudad más accesible, segura y sostenible. Para lograrlo, es indispensable que estos principios se garanticen desde el primer día de construcción y no únicamente cuando las obras concluyan.

Contacto:

Correo: janeswalksmorelia@gmail.com

Celular: +52 4431305091

Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad
GOBIERNO DE MICHOACÁN

27 NOV 2026

OFICIALIA DE PARTES
Hora: 9:00 Anexos: Si
Nombre: Clau

Morelia, Michoacán, a la fecha de su presentación

MTRA. MARÍA ELENA HUERTA MOCTEZUMA
SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD DEL ESTADO DE MICHOACÁN
P R E S E N T E.

AT´N. Mtra. Stephanie Hurtado Lemus
Directora de Proyectos de Infraestructura Urbana de la SEDUM

Ing. Berenice Madrigal Santa María
Directora de Movilidad de la SEDUM

A través del presente escrito, los que suscribimos en cuanto representantes de los colectivos Bicivilizate, Jane´s Walk, Morelia sostenible, Liga Peatonal y sociedad civil, señalando como domicilio para oír y recibir todo tipo de notificaciones el correo electrónico janeswalksmorelia@gmail.com; comparecemos ante usted para exponer y solicitar lo siguiente:

1. **Exposición de hechos y contexto de las obras en Morelia.**

Como es del conocimiento público, el Gobierno del Estado de Michoacán, a través de la Secretaría a su digno cargo, se encuentra ejecutando actualmente dos proyectos de infraestructura de transporte público de gran escala en la ciudad de Morelia: el Teleférico de Morelia y el sistema de transporte colectivo Morebús. Dichas obras, si bien recorren diferentes rutas, conectan en Av. Madero Poniente y Calzada la Huerta.

Si bien reconocemos la importancia de modernizar los sistemas de transporte público en la capital michoacana, resulta profundamente preocupante la forma en que se están ejecutando la obra en la vía pública, toda vez que **se han generado agravios directos y riesgos graves a la integridad física de las personas peatonas, ciclistas y usuarias del transporte público**, derivado de las siguientes omisiones en la ejecución de la obra:

1. **Ausencia de señalización y dispositivos de protección en zona de obras:** A lo largo de los distintos frentes de intervención no existe señalización preventiva, restrictiva ni informativa suficiente, ni dispositivos de canalización y seguridad vial que resguarden y prioricen a las personas usuarias vulnerables frente al tránsito motorizado y la maquinaria pesada.

2. **Retiro y desmantelamiento de infraestructura ciclista:** Se ha llevado a cabo el retiro de segregadores y elementos que delimitan la ciclovía existente (particularmente visible en el tramo de Avenida Madero Poniente – Avenida Periodismo y Avenida Madero Poniente y Escuadrón 201), perdiéndose varios metros de infraestructura ciclista sin que se haya habilitado un carril provisional confinado, ni exista señalización de desvío seguro. Lo anterior, sin previo aviso en medios de comunicación, ni personal de tránsito, lo que obliga a las personas ciclistas a incorporarse de manera intempestiva a carriles de alta velocidad junto a vehículos particulares, transporte pesado y maquinaria, exponiéndose a siniestros viales fatales.

3. **Incertidumbre y falta de garantías para personas peatonas y usuarias del transporte público:** Las intervenciones sobre banquetas, cruceros y carriles laterales han obstruido el libre tránsito peatonal, obligando a las personas a caminar sobre el arroyo vehicular o a transitar junto a la propia obra sin que medie alguna barrera o segregador, que garantice su seguridad.

   Asimismo, ante el cierre de carriles y reubicación de paradas del transporte público colectivo, no existe señalización clara ni infraestructura mínima que indique a las personas usuarias dónde realizar el ascenso y descenso de manera segura, accesible y ordenada. Lo que en muchas ocasiones ha generado que tanto el transporte público y las personas usuarias, realicen paradas a mitad del puente de Tres Puente, o en carriles centrales de la Avenida Madero.

2. Base normativa y obligaciones como autoridad

La anterior narración de hechos, tiene una profunda relación con una serie de instrumentos normativos que protegen y garantizan nuestros derechos humanos. De igual forma, aun y cuando se trate de una obra pública que promueve un modo de transporte, no deben dejarse de lado los principios en materia de movilidad y seguridad vial; por lo que, en cuanto Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad, consideramos que se deben observar los siguientes instrumentos normativos:

- **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM):**
  - **Artículo 4°, párrafo decimoséptimo:** Reconoce que *"toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"*.
  - **Artículos 6° y 8°:** Garantizan el derecho de acceso a la información pública y el derecho de petición ante las autoridades.

- **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV):**
    - **Enfoque de Sistema Seguro (Artículos 3° y 4°):** Establece que las autoridades deben diseñar y gestionar la infraestructura vial bajo la premisa de que toda muerte o lesión grave por siniestros de tránsito es prevenible, protegiendo prioritariamente la vida y la integridad física de las personas usuarias más vulnerables.
    - **Jerarquía de la Movilidad (Artículo 6°):** Mandata que la planeación, diseño y ejecución de obras en la vía pública deben otorgar prioridad en el siguiente orden: **1) Personas peatonas** (con énfasis en personas con discapacidad y movilidad limitada); **2) Personas ciclistas** y usuarias de vehículos no motorizados; **3) Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público** de pasajeros; dejando en último término al transporte motorizado particular.
- **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023–2042:**
    - **Eje 3 (Movilidad Activa):** Ordena promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura y accesible, asegurando que la movilidad activa sea parte integral de toda ejecución de recursos e infraestructura urbana, evitando su desplazamiento o eliminación.
    - **Ejes 4 y 5 (Seguridad Vial):** Obligan a las autoridades de los tres órdenes de gobierno a mitigar factores de riesgo en la infraestructura vial y garantizar condiciones de accesibilidad universal y certeza para las personas usuarias del transporte público.
- **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo (y su Reglamento):**
    - **Artículo 3° (Principios):** Vincula a las autoridades estatales a actuar bajo los principios de *Accesibilidad*, *Calidad*, *Inclusión e Igualdad*, *Movilidad Activa* (promover ciudades caminables y el uso de la bicicleta), *Participación* (involucrar activamente a la sociedad en cada etapa de la política pública), *Progresividad* (incrementar constantemente el grado de tutela y garantía del derecho a la movilidad, prohibiendo retrocesos) y *Seguridad*.
    - **Artículos 8°, 9° y 11°:** Garantizan el derecho a la movilidad, la integridad física y la prevención de lesiones de las personas usuarias de las calles, exigiendo la prioridad en el uso de la vía conforme a la Jerarquía de la Movilidad.
    - **Artículo 13°:** Obliga a fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades para lograr la máxima armonía entre los diferentes modos de transporte.
    - **Artículo 16°:** Consagra el derecho de preferencia de las personas peatonas en todos los cruceros y zonas de paso, así como a contar con facilidades seguras para abordar el transporte público.
    - **Artículo 19°:** Establece el derecho de las personas usuarias del transporte público a recibir un servicio continuo, seguro, incluyente y

a contar con **información clara y suficiente** sobre recorridos, paradas e itinerarios.

- **Normas Oficiales Mexicanas y Reglamentación Técnica:**
    - **NOM-004-SEDATU-2023** (*Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación*): De observancia obligatoria para el diseño y rediseño de calles, la cual coloca la vida y seguridad de los grupos vulnerables en el centro de toda intervención urbana.
    - **NOM-086-SCT2-2023** y **Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad**: Establecen las especificaciones técnicas obligatorias para el señalamiento y dispositivos de protección en zonas de obras viales, exigiendo rutas seguras y canalizadas para peatones y ciclistas durante el proceso constructivo.
- **Normas Técnica de diseño de calles para el municipio de Morelia:** documento que contempla diferentes componentes de la infraestructura de los diferentes modos y contempla cómo informar sobre obras y ordenar la circulación en la zona afectada para garantizar la accesibilidad en condiciones de seguridad a todos los usuarios independientemente del modo de transporte utilizado (a pie, bicicleta, transporte público, automóvil, transporte de carga).

3. Peticiones

Con fundamento en los artículos 1°, 4°, 6° y 8° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en las disposiciones invocadas anteriormente de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) y la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, solicito atentamente a esta Secretaría:

1. **TRANSPARENTAR Y DAR A CONOCER EL PROYECTO EJECUTIVO:** Se haga pública y se entregue la información técnica del proyecto ejecutivo definitivo y aprobado en sus 4 etapas y sus modificaciones subsecuentes, relativa al proyecto ejecutivo del del sistema **Morebús**, incluyendo planos geométricos de sección vial, estudios de impacto vial, dictámenes técnicos que justifiquen las intervenciones sobre vialidades existentes y el cronograma de ejecución por tramos, a fin de conocer con certeza cómo se integrará la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público alimentador.

2. **SOCIALIZAR EL PROYECTO CON LA CIUDADANÍA Y SECTORES USUARIOS:**
   Se implementen de manera inmediata mecanismos efectivos de socialización y mesas de trabajo abiertas con las personas vecinas de los corredores intervenidos, personas usuarias del transporte público, colectivos ciclistas, personas peatonas y personas con discapacidad, garantizando el principio de *Participación* previsto en la Ley estatal de movilidad y seguridad vial.

3. **MANTENER Y MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA (NO REGRESIÓN):**
   Se suspenda de inmediato el retiro injustificado de segregadores e infraestructura ciclista; se restituyan los tramos afectados en la Avenida Madero Poniente y vialidades conexas; y se garantice por escrito que el diseño definitivo de los corredores del Morebús y entornos de estaciones del Teleférico **conservará, conectará y mejorará** la infraestructura ciclista confinada bajo los estándares de la **NOM-004-SEDATU-2023**, respetando el principio de progresividad que establece la Ley estatal de movilidad y seguridad vial.

4. **GARANTIZAR ESPACIOS SEGUROS Y ACCESIBLES PARA LAS PERSONAS PEATONAS Y CICLISTAS:**
   Se habiliten y mantengan senderos peatonales temporales, así como carriles ciclistas, a lo largo de todos los tramos en construcción que sean continuos, planos, iluminados, libres de escombros o maquinaria y con accesibilidad universal, asegurando cruces peatonales protegidos y supervisados por personal de abanderamiento vial para salvaguardar su derecho de preferencia.

5. **SEÑALIZAR INTEGRALMENTE LAS OBRAS Y LAS PARADAS REUBICADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO:**
   Se instale de forma urgente la señalización preventiva, restrictiva e informativa, así como los dispositivos de protección de obra conforme a la normativa técnica aplicable; se tracen y señalicen rutas alternas o carriles provisionales seguros para ciclistas; y **se definan, difundan y señalicen físicamente de manera clara y visible las paradas provisionales (reubicadas) del transporte público colectivo**, dotándolas de resguardo peatonal para garantizar la certeza y seguridad física de las personas usuarias en sus maniobras de ascenso y descenso.

6. Solicitamos los aforos vehiculares y peatonales que realizó la Secretaría para el desarrollo del proyecto.

Finalmente, solicitó que la respuesta a la presente petición sea emitida dentro del plazo legal correspondiente. en PDF y Drive.

Agradezco de antemano su atención a la presente y quedo en espera de una respuesta que contribuya a la construcción de una ciudad más justa, segura e incluyente para todos sus habitantes.

ATENTAMENTE

Colectivos Jane's Walk Morelia

Biol. Ricardo Arturo Sánchez Vaca

MUT. Nadia Beatriz Figueroa González

Lic. Geraldino Marcho Campos

Yunuen Farías Estrada

Brando Flores
IGEC

C.c.p. Mtro. Alfredo Ramírez Bedolla, Gobernador Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo. Para su superior conocimiento.
C.c.p. Titular del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán (ITransporte). Para su conocimiento y atención en el ámbito de su competencia.
C.c.p. Comisión Estatal de los Derechos Humanos de Michoacán (CEDH). Para su conocimiento y seguimiento.
C.c.p. Archivo.

E. Emmanuel Araluce Facio
LA FUGA

JOSE MARTIN JIMENEZ

Cecilia Ortega Ochoa

Fontaine G. Guiducay

H. Mauricio Lavandera Ch.
CORONAVIRUS TEAM

Alfonso Navarro

Mario Sijol

Clarissa Guzmán Fuentes