



DIPUTADO JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
PRESENTE.-

La que suscribe, **JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA**, diputada local en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en los artículos 5, fracción I; 99, fracción II; 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA A QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y EN EL MARCO DEL ANÁLISIS, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL AÑO 2026, CONSIDERE ASIGNAR UNA PARTIDA PRESUPUESTAL PARA QUE SE REALICEN LOS ESTUDIOS DE VIABILIDAD DE LA LÍNEA DE CABLEBÚS QUE CORRA DE SANTA FE AL CENTRO DE CUAJIMALPA**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

El Cablebús de la Ciudad de México es un sistema de transporte público diseñado para mejorar la conectividad en zonas con topografía accidentada y con limitaciones de acceso a otros medios de transporte. Este sistema ha sido impulsado por el propio Gobierno de la Ciudad de México y el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), que en los últimos años han puesto en marcha diversas líneas y anunciado nuevas extensiones dentro del programa de obra pública. En el ámbito de la política pública, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) es la dependencia responsable de coordinar el Sistema Integrado de Transporte y de formular el Programa Integral de Movilidad (PIM), documento que orienta las intervenciones estratégicas en materia de transporte. En ese marco, cualquier proyecto de nueva línea o asignación presupuestal requiere de la participación técnica y la validación de dicha Secretaría.

A su vez, el Servicio de Transportes Eléctricos, encabezado por el director general Martín López Delgado, administra los sistemas eléctricos y de cable aéreo de la capital, por lo que se constituye como la entidad operativa natural para desarrollar una nueva línea de Cablebús.

La zona de Santa Fe, considerada uno de los principales centros de empleo y servicios del poniente de la ciudad, junto con la alcaldía Cuajimalpa registra un elevado flujo de viajes diarios por motivos de trabajo y estudio hacia el corredor económico poniente. Este fenómeno ha provocado una notable congestión vial y saturación de las rutas concesionadas, lo que incrementa la necesidad de contar con modos de transporte de





alta capacidad. Precisamente, la política pública de Cablebús en la Ciudad de México se ha concebido para reducir los tiempos de traslado en corredores con alta demanda y condiciones topográficas complejas, como las que presenta Cuajimalpa.

De acuerdo con fuentes estadísticas oficiales, como la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) y la Encuesta Origen-Destino (EOD) del INEGI, es posible dimensionar la magnitud del transporte urbano en la Zona Metropolitana del Valle de México y estimar la demanda potencial de nuevos proyectos. Estos instrumentos resultan fundamentales para determinar la viabilidad técnica de una posible línea hacia Santa Fe–Cuajimalpa.

En el ámbito local, la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos dispone de información poblacional y geoespacial actualizada del Censo de Población y Vivienda 2020, la cual evidencia la necesidad de fortalecer la infraestructura de movilidad que integre las zonas residenciales, rurales y los centros de empleo. Los diagnósticos de las alcaldías y programas locales de desarrollo subrayan la urgencia de contar con opciones de transporte público de calidad que reduzcan la congestión y mejoren la conectividad con Santa Fe.

En congruencia con lo anterior, el alcalde de Cuajimalpa, Carlos Orvañanos Rea, ha manifestado públicamente que su administración trabaja ya en el proyecto de una línea de Cablebús y que ha sostenido conversaciones con la Jefa de Gobierno para definir su trazo y la construcción de un Centro de Transferencia Modal (CETRAM) en Santa Fe. Esto demuestra una voluntad política favorable y una disposición a coordinar esfuerzos con el gobierno central.

Por su parte, la Jefa de Gobierno, Clara Brugada Molina, ha dado continuidad a la expansión del sistema Cablebús en la capital, presentando nuevas líneas y compromisos de integración modal. Aunque sus anuncios recientes se han enfocado en otras rutas, como la Línea 6, la Jefatura de Gobierno se mantiene como promotora y autoridad validada en la estrategia de teleféricos urbanos de la Ciudad de México. Para concretar una línea hacia Santa Fe–Cuajimalpa será indispensable su respaldo técnico, político y social, así como la correspondiente asignación de recursos en el presupuesto de la ciudad.

En este contexto, resulta evidente la pertinencia de impulsar un proyecto de línea de Cablebús hacia la zona de Santa Fe–Cuajimalpa, como una medida integral para mejorar la conectividad, reducir los tiempos de traslado y ofrecer una alternativa sustentable a los actuales problemas de congestión vial. La coordinación entre el Gobierno de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad, el Servicio de Transportes Eléctricos y la Alcaldía de Cuajimalpa permitirá aprovechar la infraestructura existente, los diagnósticos técnicos y la voluntad política ya manifestada por las autoridades locales. De concretarse, esta iniciativa no sólo fortalecería la red de transporte público del poniente de la capital, sino





que contribuiría al desarrollo urbano equilibrado, la equidad territorial y la mejora en la calidad de vida de miles de habitantes y trabajadores de la zona metropolitana.

En cuanto a la asignación presupuestal para el ejercicio fiscal 2025, el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México prevé que el sistema Cablebús reciba un monto inicial de 3 mil 500 millones de pesos para el arranque de la construcción de tres nuevas líneas. Adicionalmente, la propuesta para movilidad e infraestructura identificó 6951.3 millones de pesos para el Fondo de Infraestructura, Movilidad, Agua y Seguridad.

El poniente de la Ciudad de México, particularmente las zonas de Santa Fe y Cuajimalpa de Morelos, enfrenta una problemática estructural en materia de movilidad urbana derivada del crecimiento económico y demográfico acelerado que ha caracterizado a esta región durante las últimas dos décadas. Este incremento poblacional, que según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) asciende a 217,686 habitantes en la alcaldía Cuajimalpa, ha generado una fuerte presión sobre la infraestructura vial, provocando congestiones recurrentes y elevados tiempos de traslado hacia zonas laborales y de servicios. A esto se suma que Cuajimalpa concentra una de las tasas más altas de crecimiento poblacional en la capital, con un aumento superior al 20 % entre 2010 y 2020, lo cual agrava los retos de accesibilidad y conectividad entre los distintos puntos de la ciudad.

La zona de Santa Fe, pese a ser uno de los polos financieros y empresariales más importantes del país, mantiene una deficiente conectividad con los sistemas de transporte público masivo, lo que obliga a una alta dependencia del vehículo privado. De acuerdo con estimaciones del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP México), más del 70 % de las personas que se desplazan diariamente a Santa Fe lo hacen en automóvil particular, mientras que apenas un 20 % utiliza transporte público, lo que contribuye a un aumento considerable en las emisiones contaminantes y en los costos sociales y económicos asociados al tráfico.

Ante este panorama, la falta de infraestructura pública eficiente y sustentable constituye una barrera directa al derecho a la movilidad establecido en el artículo 13, inciso C, de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cual reconoce que toda persona tiene derecho a un sistema de transporte público accesible, seguro, asequible y sustentable. Por lo tanto, resulta indispensable retomar el proyecto del Cablebús Santa Fe-Cuajimalpa, concebido como una alternativa innovadora de transporte urbano capaz de integrar zonas con topografía complicada y escasa oferta de movilidad, reduciendo significativamente los tiempos de traslado y fomentando la conectividad multimodal con otros sistemas como el Metro, Metrobús y RTP.





PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Pese a que desde 2022 se anunció públicamente la intención de desarrollar el proyecto del Cablebús Santa Fe–Cuajimalpa, hasta el día de hoy no se ha concretado ninguna acción presupuestaria ni de ejecución. Por ello, resulta fundamental evitar que este proyecto permanezca únicamente como una propuesta a futuro; es necesario avanzar hacia su materialización mediante una coordinación efectiva entre el Gobierno de la Ciudad y la Alcaldía, así como a través de un esquema de financiamiento que garantice su construcción y operación.

Por su parte, la Jefa de Gobierno, Clara Brugada, ha expresado su interés en fortalecer la red de transporte sustentable; sin embargo, hasta ahora no se ha anunciado la inclusión de esta red de transporte en el Proyecto de Presupuesto de Egresos 2026.

Por lo anterior, se considera fundamental que en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México 2026 se destinen los recursos necesarios para la reactivación del proyecto del Cablebús Santa Fe–Cuajimalpa, en coordinación con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) y la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México.

La consolidación de este sistema de transporte no sólo contribuiría a mejorar la calidad de vida de la población y la productividad regional, sino que también avanzaría en los objetivos de sostenibilidad y equidad urbana establecidos en el Programa General de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, que promueve una movilidad más limpia, incluyente y eficiente.

OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN

El presente Punto de Acuerdo tiene como objetivo solicitar a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública del Congreso de la Ciudad de México que, en el ámbito de sus atribuciones y durante el análisis y discusión del Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2026, considere la inclusión de recursos destinados a la reactivación y desarrollo del proyecto del Cablebús Santa Fe–Cuajimalpa, en coordinación con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) y el Servicio de Transportes Eléctricos (STE).

Con ello se busca garantizar el cumplimiento del derecho a la movilidad sustentable y accesible consagrado en la Constitución de la Ciudad de México, mediante la implementación de una infraestructura de transporte público eficiente que responda al crecimiento urbano y a la alta demanda de desplazamientos en el poniente de la capital. Asimismo, pretende impulsar la realización de estudios técnicos y financieros actualizados que aseguren la viabilidad del proyecto, y favorecer la coordinación





interinstitucional necesaria para su ejecución, contribuyendo al fortalecimiento de la red de movilidad integrada y al desarrollo equitativo y sostenible de la Ciudad de México.

CONSIDERACIONES

1. Que la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, en su artículo 1°, consagra el principio pro persona y la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, entre ellos el derecho a una movilidad segura, accesible, eficiente y en condiciones de igualdad. Asimismo, dicho artículo establece que todas las autoridades deben adoptar medidas para garantizar que ninguna persona sea excluida del acceso a infraestructura y servicios públicos esenciales, incluidos los sistemas de transporte masivo.

Que el artículo 4° de la misma Constitución reconoce que todas las personas deben gozar de condiciones que garanticen su bienestar y calidad de vida, lo que incluye el acceso equitativo a infraestructura de transporte adecuada y funcional. La movilidad es un elemento determinante para el ejercicio de otros derechos, pues asegura igualdad de oportunidades y reduce brechas sociales y económicas derivadas de la falta de conectividad.

Que el artículo 25 dispone que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para asegurar que éste sea integral y equitativo, fomentando la planeación de políticas públicas que fortalezcan la infraestructura estratégica del país. En el ámbito local, ello implica consolidar sistemas de transporte sustentable como el Cablebús, cuya operación requiere suficiencia presupuestal y planeación progresiva para garantizar su continuidad y expansión.

Por su parte, el artículo 122, apartado C, base primera, de la Constitución federal, reconoce la autonomía de la Ciudad de México y faculta al Congreso local para expedir leyes y normar los servicios públicos, incluida la movilidad y los sistemas de transporte masivo. En ejercicio de estas atribuciones, la Ciudad ha desarrollado sistemas eléctricos y de cable aéreo, cuya operación corresponde al Servicio de Transportes Eléctricos (STE).

2. La **Constitución Política de la Ciudad de México**, en su artículo 3, apartado D, inciso II, establece el derecho a la ciudad, el cual implica el acceso equitativo a bienes, servicios e infraestructura urbana, incluyendo un sistema de movilidad seguro, eficiente, accesible y sostenible. Este artículo obliga a las autoridades a desarrollar sistemas de transporte que garanticen inclusión y accesibilidad universal.





Mientras que el artículo 9, apartados A y E, dispone que toda persona tiene derecho a una movilidad segura y accesible, y establece que el Sistema Integrado de Transporte debe regirse por criterios de eficiencia operativa, accesibilidad universal, equidad territorial y sustentabilidad ambiental. Lo anterior incluye el fortalecimiento de sistemas eléctricos y de cable aéreo para atender zonas de difícil acceso y alta demanda.

Que el artículo 13, apartado A, inciso 5, reafirma que la política de movilidad debe incorporar criterios de justicia territorial y priorizar alternativas que reduzcan desigualdades estructurales, garantizando conectividad digna y suficiente para todas las personas, especialmente en zonas con limitaciones geográficas o con insuficiencia de transporte público.

Por otra parte, el artículo 15 establece que las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad deben regirse por principios de progresividad, equidad y justicia social, promoviendo la participación ciudadana en la planeación y evaluación de la movilidad. La operación y expansión de sistemas como el Cablebús deben alinearse a estos principios.

Y por su parte, el artículo 16, en materia de ordenamiento territorial, dispone que la planeación de la movilidad debe responder a patrones reales de desplazamiento, densidad poblacional y necesidades de conectividad, articulando infraestructura y servicios bajo criterios de accesibilidad universal, integración y seguridad.

3. La **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** reconoce la movilidad como un derecho humano y establece que las autoridades deben garantizar sistemas seguros, accesibles, eficientes y sostenibles, priorizando el transporte público y los modos que reduzcan riesgos viales y emisiones contaminantes.
4. La **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** en su artículo 4 establece que la movilidad es un derecho de todas las personas, y que corresponde a las autoridades garantizar sistemas de transporte seguros, accesibles, sostenibles, eficientes y de calidad. Este precepto obliga a diseñar, operar y mantener infraestructura y servicios que permitan desplazamientos dignos, universales y en condiciones de igualdad, priorizando la movilidad de las personas sobre la de los vehículos.

Que en el artículo 6 se señala que la movilidad en la Ciudad de México se rige por principios de accesibilidad universal, seguridad vial, eficiencia, sostenibilidad, equidad territorial, perspectiva de derechos humanos, inclusión y justicia social. En virtud de ello, las políticas de movilidad deben asegurar que los sistemas de transporte atiendan necesidades reales y garanticen accesibilidad plena para todas las personas usuarias.





Que el artículo 7 dispone que la movilidad debe organizarse conforme a una jerarquía que prioriza a las personas peatonas, seguidas de ciclistas, transporte público, transporte de carga y finalmente vehículos motorizados particulares. En este marco, los sistemas de transporte masivo como el Cablebús adquieren una prioridad operativa y presupuestal para garantizar eficiencia y accesibilidad en zonas con alta demanda.

El artículo 16 de la Ley de Movilidad determina que el Sistema Integrado de Transporte debe planearse bajo criterios de conectividad, articulación modal, eficiencia operativa y accesibilidad universal. Asimismo, establece la obligación de integrar los distintos modos de transporte para asegurar continuidad en los desplazamientos y reducir tiempos de traslado.

Que el artículo 20 asigna a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) la facultad de planear, regular, supervisar y coordinar el Sistema Integrado de Transporte, así como de emitir lineamientos técnicos, autorizar proyectos y garantizar que las políticas de movilidad cumplan con los principios de accesibilidad, seguridad y eficiencia. Por tanto, la evaluación, ampliación o creación de nuevas líneas de Cablebús corresponde a su ámbito de atribuciones.

Mientras que el artículo 54 reconoce al Servicio de Transportes Eléctricos (STE) como el organismo público encargado de operar los sistemas eléctricos y de cable aéreo en la Ciudad de México. Dicho artículo establece que el STE es responsable de la operación, mantenimiento, administración y continuidad del servicio, así como de su expansión y modernización conforme a los lineamientos técnicos y de movilidad dictados por SEMOVI.

Que el artículo 171 establece la obligación de garantizar accesibilidad universal en la infraestructura de movilidad, transporte y vía pública, disponiendo que todos los sistemas deben cumplir con criterios de diseño universal, señalización adecuada, accesos seguros, equipamiento inclusivo y condiciones que permitan el uso efectivo por parte de personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas, niños y grupos en situación de vulnerabilidad.

5. La **Agenda 2030**, en su Objetivo 9, exhorta a los gobiernos a desarrollar infraestructura sostenible, resiliente e incluyente que permita mejorar la conectividad y reducir desigualdades. Asimismo, el Objetivo 11 establece la obligación de garantizar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles, priorizando a las personas en situación de vulnerabilidad y promoviendo ciudades más accesibles e integradas.





Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito poner a consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. El Pleno del Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública del Congreso de la Ciudad de México a que, en el ámbito de sus atribuciones, y en el marco del análisis, discusión y aprobación del Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el año 2026, considere la asignación de recursos para la realización de estudios técnicos, de factibilidad y planeación que permitan la construcción de la línea del sistema Cablebús que conecte la zona de Santa Fe con el centro de Cuajimalpa, a fin de fortalecer la movilidad sustentable, mejorar la conectividad del poniente de la capital y contribuir al desarrollo urbano equilibrado de la ciudad.

ATENTAMENTE

Jannete Guerrero Maya

DIP. JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, en la Ciudad de México, a los **27** días del mes de **noviembre** del año **2025**

