



**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

III LEGISLATURA.

P R E S E N T E

Quien suscribe, Dip. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura; con fundamento en los artículos 4 fracción XXXVIII y 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII; 5 fracción I, 99 fracción II, 101 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente: **“PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, A LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS, A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD PARA QUE, EN COORDINACIÓN Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, PRIORICEN LA ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL NECESARIA PARA IMPLEMENTAR DE MANERA INMEDIATA Y PERMANENTE MEDIDAS INTEGRALES DE SEGURIDAD, INCLUIDA LA PRESENCIA POLICIAL FIJA, EN LOS PARADEROS Y CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO”.**

ANTECEDENTES

1. Durante las décadas de 1920 y 1930, la creciente presencia de automóviles y camiones de pasajeros propició el establecimiento de puntos informales de ascenso y descenso en diversas zonas de la Ciudad de México, mejor conocidos como “paraderos” — Centros de Transferencia Modal (Cetram) —. Estas áreas, surgidas espontáneamente por la necesidad de ordenar la movilidad cotidiana,



- constituyeron los primeros paraderos urbanos y evidenciaron tempranamente la importancia de contar con espacios regulados para el transporte público.¹
2. Con el desarrollo urbano y el aumento de la movilidad intermetropolitana, los principales paraderos —Pantitlán, Indios Verdes, Tacubaya y Tasqueña— se consolidaron como nodos estratégicos debido a su ubicación como accesos naturales entre la Ciudad de México y el Estado de México. Estos centros registran diariamente la convergencia de millones de personas provenientes de la Zona Metropolitana del Valle de México, lo que les confiere un papel fundamental en el sistema de movilidad urbana de la capital.²
 3. Indios Verdes experimentó un crecimiento significativo a finales de los años setenta, tras la inauguración de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro. Desde entonces, su función principal ha sido ordenar y canalizar el flujo de usuarios provenientes del norte de la ciudad y de municipios conurbados, convirtiéndose en uno de los centros de transferencia modal de mayor demanda en la región.³
 4. Pantitlán, consolidado en 1981 con la convergencia de diversas líneas del Metro, se configuró como un paradero de alta complejidad debido a su ubicación en una de las zonas más densamente pobladas del oriente. Desde su origen, ha atendido de manera permanente una intensa actividad de pasajeros provenientes tanto de la capital como de municipios metropolitanos colindantes.⁴

¹ David Santiago, “Centros de Transferencia Modal; más de 50 años conectando al Valle de México”, *Expansión Política*, 21 de junio de 2022, <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/06/21/centros-de-transferencia-modal-mas-de-50-anos-conectando-al-valle-de-mexico#:~:text=Por%20los%20Centros%20de%20Transferencia%20Modal%20han,sustituidas%20por%20vagonetas%20de%20hasta%2020%20usuarios>.

² Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), [cetram], Tesis Digitales, https://tesiunamdocumentos.dgb.unam.mx/ptd2015/marzo/0726872/0726872_A6.pdf#page=1.00&qsr=0.

³ Administración Pública de la Ciudad de México, “ORT-CETRAM-IR-001-2019”, Gobierno de la Ciudad de México, julio 2019, https://www.ort.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CETRAM%20INDIOS%20VERDES-MEXIBUS/ANEXO_2.pdf.

⁴ José Ángel Martínez León, “Propuesta para Descentrar el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Pantitlán”, Tesis de grado, Universidad Nacional Autónoma de México, noviembre 2023, <https://tesiunamdocumentos.dgb.unam.mx/ptd2023/octubre/0848516/0848516.pdf>



5. En la zona sur, Tasqueña se desarrolló durante la década de 1980 como punto articulador entre el Metro, el Tren Ligero y las rutas que conectan históricamente con Tlalpan, Xochimilco y Milpa Alta. Su operación ha permitido fortalecer los enlaces de movilidad entre áreas rurales y semirurales con la zona urbana central de la Ciudad de México.⁵
6. Tacubaya, por su parte, se consolidó como un punto estratégico debido a su ubicación en el cruce de importantes avenidas y a la concurrencia de múltiples líneas del Metro. Esto contribuyó a su evolución como uno de los paraderos con mayor afluencia de usuarios en la zona poniente de la capital.
7. Observatorio, inaugurado en 1972 junto con la primera etapa de la Línea 1 del Metro, fue diseñado como receptor de la movilidad proveniente del poniente de la ciudad. Con el paso del tiempo, su papel se amplió al integrar rutas suburbanas y proyectos estratégicos como el Tren Interurbano México–Toluca.⁶
8. La zona de Buenavista, tradicionalmente asociada a la actividad ferroviaria, fue objeto de una profunda modernización en 2008 con la implementación del Tren Suburbano. Esta transformación permitió la integración de distintos modos de transporte, consolidando a Buenavista como un centro de transferencia de alcance regional y un punto de conexión clave entre la capital y diversos municipios del norte del Valle de México.⁷
9. Chapultepec, en operación desde 1969 con la apertura de la Línea 1 del Metro, se consolidó como uno de los primeros paraderos formales de la ciudad debido

⁵ Aldo Vicencio, "Taxqueña, la zona de la CDMX que remite a Taxco, Guerrero", *México desconocido*,

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/taxquena.html#:~:text=Cuando%20se%20inaugur%C3%B3%20la%20estaci%C3%B3n,final%20de%20la%20Calzada%20Taxque%C3%B1a>.

⁶ Elisa Villa Román, "Reapertura total de línea 1 del metro de la Ciudad de México: fechas, avances y la conexión con el Tren Interurbano de Toluca", EL PAÍS, 11 de noviembre 2025, <https://elpais.com/mexico/2025-11-11/reapertura-total-de-la-linea-1-del-metro-de-ciudad-de-mexico-fechas-avances-y-la-conexion-con-el-tren-interurbano-de-toluca.html> .

⁷ Paola Montserrat, "Cuál es el origen de la estación Buenavista del Metro en CDMX", Infobae, 14 de septiembre de 2023, <https://www.infobae.com/mexico/2023/09/15/cual-es-el-origen-de-la-estacion-buenavista-del-metro-en-cdmx/#:~:text=Anteriormente%20la%20zona%20en%20la,la%20mayor%C3%ADa%20de%20las%20rutas> .



- a su ubicación en una zona de intensa actividad urbana. Su importancia radica en su función como articulador del flujo hacia el centro–occidente de la capital.⁸
- 10.** Universidad, inaugurada en 1970, se constituyó como un punto de movilidad fundamental para la comunidad de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), así como para las colonias aledañas. Su ubicación estratégica lo consolidó como un centro de transferencia indispensable en la zona sur.⁹
- 11.** Finalmente, Politécnico se desarrolló durante la década de los ochenta para atender la creciente demanda de movilidad hacia el Instituto Politécnico Nacional y hacia zonas habitacionales del norte de la ciudad. La confluencia de rutas provenientes de municipios colindantes fortaleció su papel como punto crucial en la movilidad diaria de estudiantes, trabajadores y habitantes de la zona.¹⁰

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la **Ciudad de México** fueron creados en 1969 los Centros de Transferencias Modal (Cetram), conocidos coloquialmente como “**paraderos**”, con la finalidad de **organizar y conectar** varios modos de **transporte público** concesionado como **Metro, Metrobús, Trolebús, Tren Ligero, autobuses, microbuses, taxis**, entre otros.

En la **CDMX** existen alrededor de **50 Cetram en 13 de las 16 alcaldías**, con excepción en **Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Milpa Alta. Siete de los Cetram** funcionan como **paraderos en la vía pública**, lo que ocasiona congestión vehicular en las zonas donde se ubican.

⁸ Rodrigo Osegueda, “Línea 1 del Metro, historia y estaciones”, México desconocido, <https://www.mexicodesconocido.com.mx/linea-1-del-metro-historia-y-estaciones.html#:~:text=Este%2004%20de%20septiembre%20la,al%20color%20que%20la%20identifica>.

⁹ Olivia Domínguez Prieto, “La línea tres del metro de la Ciudad de México: espacios y usuarios”, *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, 2004, <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/2978#:~:text=Se%20considera%20que%20la%20l%C3%ADnea,va%20de%20Zapata%20a%20Universidad>.

¹⁰ Sistema de Transporte Colectivo, “Politécnico”, Gobierno de la Ciudad de México, [https://metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-5/politecnico#:~:text=L%C3%ADnea%20CP%20\(Circuito%20Pol%C3%A9cnico\)%20direcci%C3%B3n,el%20Eje%20Central%20L%C3%A1zaro%20C%C3%A1rdenas](https://metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-5/politecnico#:~:text=L%C3%ADnea%20CP%20(Circuito%20Pol%C3%A9cnico)%20direcci%C3%B3n,el%20Eje%20Central%20L%C3%A1zaro%20C%C3%A1rdenas).



En estos “**paraderos**” circulan diariamente **22 mil 807 vehículos de transporte público** que dan servicio a aproximadamente **5 millones 518 mil personas**.

De acuerdo con el documento de investigación: **Megacentralidades**, elaborado por **Sol Camacho Dávalos**, en colaboración con el **Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo en México** (ITDP), entre 1969 y 1993, los Cetram fueron operados por el STC-Metro; entre 1993 y 1994, pasaron a formar parte de las delegaciones políticas; hasta el año 2010 dependieron de la Setravi y posteriormente se transfirieron a la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal.

El estudio confirma lo que para todos los usuarios es evidente: “**existe un desorden total**” en estos puntos donde los problemas son: basura, **ambulante** que impide el libre paso de las personas, falta de señalética, poca iluminación, no se respeta el paso peatonal.

Todo esto ha derivado en un **alto índice de delincuencia** y problemas para que los usuarios puedan trasladarse en condiciones óptimas de seguridad, rapidez, limpieza.

Los **Cetram** captan el **58.1% de la demanda de usuarios**. El parque vehicular que por día ingresa a estos, corresponde a un aproximado de **34 mil unidades**, siendo los de mayor afluencia: **Pantitlán, Indios Verdes, Cuatro Caminos, Taxqueña y Chapultepec**.

Los **Cetram más grandes** de la CDMX hoy en día son: Pantitlán, El Rosario, Indios Verdes, Cuatro Caminos, Martín Carrera, Observatorio, Tacubaya y San Lázaro.

La seguridad en la vía pública y en el transporte colectivo continúa siendo uno de los desafíos más persistentes para la Ciudad de México. De acuerdo con estimaciones recientes, aproximadamente el 21% de los delitos cometidos en la



capital ocurren en la vía pública o en el transporte público, lo que evidencia la vulnerabilidad de estos espacios y la exposición cotidiana de millones de usuarios.¹¹

Si bien el Gobierno de la Ciudad de México ha reportado una disminución de más del 60% en los delitos de alto impacto entre 2019 y 2025, dicha mejora no se ha traducido en una reducción proporcional en la percepción de inseguridad dentro del sistema de transporte. Al contrario, esta percepción permanece elevada: en septiembre de 2024, el 61.8% de la población manifestó sentirse insegura al utilizar el transporte colectivo, cifra que, aunque ligeramente menor que en meses previos, continúa reflejando una preocupación mayoritaria entre los usuarios.¹²

Los paraderos, por su afluencia masiva y su naturaleza como puntos de conexión intermodal, se han consolidado como espacios donde ciertos delitos presentan una incidencia particular. El robo de pertenencias es la conducta delictiva más común, favorecida por la aglomeración de personas y la dinámica de tránsito continuo. La Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México mantiene registros específicos como “robo a pasajero a bordo del Metro” y “robo a pasajero a bordo de microbús”, lo que demuestra la recurrencia de estos hechos dentro y en torno a los centros de transferencia.¹³

¹¹Abigail Cruz Guzmán, “El 21% de delitos en CDMX son robos en transporte público”, buzos de la noticia, 9 de octubre de 2025, https://buzos.com.mx/noticia/el-21-de-delitos-en-cdmx-son-robos-en-transporte-publico#:~:text=%20Inicio.%20*%20El%2021%25%20de%20delitos%20en%20CDMX%20son%20robos%20en%20transporte%20p%C3%ABlico.

¹² Jefatura de Gobierno, “Presenta jefa de Gobierno Clara Brugada Informe de Seguridad: disminuyeron 66.6% los delitos de alto impacto en la Ciudad de México de 2019 a 2025”, Gobierno de la Ciudad de México, 14 de mayo de 2025, <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-jefa-de-gobierno-clara-brugada-informe-de-seguridad-disminuyeron-666-los-delitos-de-alto-impacto-en-la-ciudad-de-mexico-de-2019-2025#:~:text=Presenta%20jefa%20de%20Gobierno%20Clara,M%C3%A9xico%20de%202019%20a%202025>.

¹³ Fiscalía General de Justicia de la CDMX, “Incidencia Delictiva”, 2020 -2025, <https://www.fgjcdmx.gob.mx/transparencia/incidencia-delictiva>



De acuerdo con los reportes de la **SSC de la CDMX** los **principales delitos** que se presentan en los **paraderos** son:

- **Delitos contra la salud:** Pantitlán, Indios verdes, Tacuba, Tacubaya, Universidad y Aeropuerto
- **Robo:** Tacuba, Pantitlán, Tacubaya, Indios Verdes, Zaragoza y Martín Carrera
- **Abuso, acoso y abuso sexual:** Tacuba, Indios Verdes, Zaragoza y Martín Carrera

Aunado a ello, los asaltos violentos en rutas concesionadas —especialmente aquellas que parten de los paraderos con destino al Estado de México— representan una problemática constante. En años recientes, la Zona Metropolitana del Valle de México ha documentado un promedio de alrededor de 30 asaltos diarios en autobuses y combis, muchos de ellos perpetrados con violencia. Aunque se han implementado diversos operativos de vigilancia, como *Zaragoza Segura*, y programas de apoyo interinstitucional, la principal limitante sigue siendo la cifra negra, dado que un número considerable de víctimas no presenta denuncia ante las autoridades. En consecuencia, las estadísticas oficiales sólo reflejan una parte del fenómeno.¹⁴

En síntesis, pese a los avances generales en la reducción de delitos de alto impacto en la Ciudad de México, la inseguridad en los paraderos permanece como un punto crítico de atención, derivado tanto del volumen de personas que los utilizan diariamente como de la tipología específica de delitos que ahí se concentran. Esta

¹⁴ “Se registran 28 asaltos diarios en transporte público de la cdmx”, *Noticias Pasajero7*, 25 de febrero de 2019, <https://www.pasajero7.com/se-registran-28-asaltos-diaros-en-transporte-publico-la-cdmx/#:~:text=En%20el%20%C3%BAltimo%20a%C3%B1o%2C%20en%20la%20Ciudad,284%20carpetas%20de%20investigaci%C3%B3n%20por%20robo%20a>



situación exige nuevas estrategias y medidas focalizadas que atiendan de manera integral los riesgos que enfrentan los usuarios del transporte público.

Por si esto no fuera suficiente, existen otros casos como los de los paraderos de Buenavista, Santa Anita, Tláhuac y Periférico Oriente, donde el gobierno de la Ciudad de México ha invertido más de 486 millones de pesos y que se encuentran subutilizados.

Sobre el particular, diversos medios de comunicación han dado a conocer que los 7 mil metros cuadrados y 5 bahías del paradero de Buenavista, inaugurado en 2014 y construido como complemento al Tren Suburbano, están cerradas. Esta situación también se observa Santa Anita, inaugurado en 2004.

Por lo que respecta a los de Tláhuac y Periférico Oriente, ambos inaugurados en 2014, en el primero tiene una capacidad para mil 800 unidades de transporte, pero apenas lo ocupan 50 camiones de las rutas 44, 62 y 51 en 2 de las 5 bahías, que suman 20 mil metros cuadrados, mientras que en el segundo, con una capacidad de mil 100 autobuses, sólo lo utilizan esporádicamente unidades de RTP en una de sus 5 bahías.

Además, en casos como el de la renovación del paradero de Chapultepec, el cual se construyó una zona comercial y un edificio de 49 pisos que podrá explotar durante 40 años, existen amplias críticas en cuanto su construcción.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

La inseguridad que se vive en los paraderos y en el transporte público afecta de manera desproporcionada a las mujeres, quienes enfrentan riesgos diferenciados derivados tanto de dinámicas estructurales de violencia como de la ausencia histórica de medidas preventivas eficaces. Diversas fuentes oficiales e internacionales han documentado que los espacios de transporte colectivo —



incluidos los paraderos— constituyen uno de los entornos donde las mujeres experimentan con mayor frecuencia diversos tipos de agresiones.

Las líneas del Sistema de Transporte Colectivo que atraviesan paraderos de alta afluencia, como la Línea 3 (Indios Verdes–Universidad) y la Línea 1 (Pantitlán–Observatorio), registran un número significativo de carpetas de investigación por delitos sexuales, lo que refleja que estos puntos de transferencia se han convertido en zonas de riesgo para niñas, adolescentes y mujeres adultas.¹⁵

La magnitud del problema ha sido verificada por organismos internacionales: un estudio de ONU Mujeres (2019) concluyó que el 96% de las mujeres en la Ciudad de México ha sido víctima de algún tipo de violencia o acoso sexual en el transporte público al menos una vez, lo que constituye una cifra alarmante y preocupante para la formulación de políticas públicas. A ello se suma que el 77.4% de las mujeres encuestadas manifestó sentir miedo de sufrir una agresión sexual durante sus traslados cotidianos, lo que demuestra que la percepción de inseguridad es persistente, generalizada y afecta directamente el derecho de las mujeres a una movilidad segura.¹⁶

Según información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), aproximadamente nueve de cada diez mujeres han vivido alguna situación que compromete su bienestar o seguridad. Esta cifra refleja cuán frecuente es esta problemática y evidencia la necesidad de fortalecer los mecanismos de vigilancia y seguimiento en los entornos donde ellas se desenvuelven. Mejorar la supervisión,

¹⁵ Baruch Sangines, “Inseguridad en el transporte público de la Ciudad de México, las zonas con más denuncias”, *IMER*, <https://noticias.imer.mx/blog/inseguridad-en-el-transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico-las-zonas-con-mas-denuncias/#:~:text=En%202020%20se%20han%20presentado%202%20mil,como%20el%20Sistema%20de%20Trasporte%20Colectivo%20Metro>.

¹⁶ Anel Tello, “Más del 95 por ciento de las mujeres en México fueron acosadas sexualmente en el transporte público, de acuerdo a la ONU”, *Infobae*, 8 de marzo de 2023, <https://www.infobae.com/mexico/2023/03/08/mas-del-95-por-ciento-de-las-mujeres-en-mexico-fueron-acosadas-sexualmente-en-el-transporte-publico-de-acuerdo-a-la-onu/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20datos%20de%20la%20Organizaci%C3%B3n,los%2010%20casos%20quien%20agrede%20son%20hombres>.



implementar protocolos de monitoreo más estrictos y asegurar una reacción oportuna ante posibles incidentes se vuelve fundamental para reducir estos riesgos y brindar espacios más seguros para las mujeres.¹⁷

Las agresiones que enfrentan las mujeres en estos espacios abarcan desde conductas normalizadas y cotidianas —como chiflidos, expresiones ofensivas, roces intencionados, arrinconamientos y tocamientos— hasta delitos sexuales de ¹⁸mayor gravedad. Estas conductas pueden ocurrir a cualquier hora del día: el 43.3% de los casos se reportan en horarios indistintos, y además existe una preocupante falta de intervención de testigos, pues el 67.2% de las personas que presencia una agresión no actúa, lo que contribuye a la impunidad social y perpetúa la normalización de la violencia.¹⁹

Asimismo, muchas mujeres comienzan a experimentar acoso desde edades tempranas —incluso desde los 15 años— y, ante la reiteración cotidiana y la falta de respuesta efectiva de las autoridades, se ven forzadas a normalizar una situación que vulnera su integridad, su dignidad y su libertad de movilidad.

En conjunto, estas evidencias muestran que los paraderos y los espacios de transporte público no son neutrales al género y continúan reproduciendo dinámicas de violencia que afectan de manera directa a las mujeres. Por ello, la problemática requiere medidas urgentes, focalizadas y sostenidas, que garanticen condiciones de seguridad reales y efectivas para todas las usuarias.

CONSIDERANDOS

¹⁷ Rebeca Jimenez, “En el Edomex, 9 de cada 10 mujeres son agredidas en el transporte público: INEGI”, *El Universal*, 5 de marzo de 2024, <https://www.eluniversal.com.mx/edomex/en-el-edomex-9-de-cada-10-mujeres-son-agredidas-en-el-transporte-publico-inegi/>.

¹⁸ Paula Soto Villagrán, *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México*, Banco Interamericano de Desarrollo, diciembre 2019, <https://generaconocimiento.segob.gob.mx/sites/default/files/document/biblioteca/940/20230202-analisis-de-la-movilidad-accesibilidad-y-seguridad-de-las-mujeres-en-tres-centros-de.pdf>

¹⁹ Soto Villagrán, *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México*.



PRIMERO. Que el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligación del Estado de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, entre los cuales se encuentran el derecho a la integridad personal, la libertad de tránsito y la seguridad pública. Asimismo, el artículo 21 constitucional dispone que la seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y los municipios, cuya finalidad es salvaguardar la integridad y los derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos. Bajo este mandato, resulta obligación de las autoridades garantizar condiciones seguras en los espacios de movilidad cotidiana, incluyendo los paraderos y centros de transferencia del transporte público.

SEGUNDO. Que la Ley de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, en su artículo 5, establece que las autoridades competentes deberán implementar políticas, medidas preventivas y acciones estratégicas destinadas a disminuir los factores de riesgo y a proteger de manera efectiva a la población. Entre estas obligaciones se contempla la vigilancia en zonas de alta afluencia, como estaciones, paraderos, centros de transferencia modal y corredores de transporte público, en los cuales la incidencia delictiva y la percepción de inseguridad se han mantenido persistentemente elevadas.

TERCERO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en los artículos 12, 15, 29 y 126, reconoce en su artículo 6 el derecho de todas las personas a una movilidad segura, accesible y libre de violencia. Este principio obliga a las autoridades a garantizar que los espacios vinculados al transporte público — incluidos los paraderos, CETRAM y rutas concesionadas— cuenten con infraestructura, servicios y medidas de seguridad que prevengan riesgos y protejan la integridad de quienes los utilizan diariamente. Asimismo, dicha ley establece la obligación de generar condiciones que reduzcan la vulnerabilidad de grupos específicos, entre ellos mujeres, niñas, adolescentes y personas usuarias del transporte público.



CUARTO. Que los datos de incidencia y percepción delictiva muestran que los paraderos de la Ciudad de México presentan una concentración significativa de robos, asaltos violentos y agresiones, incluyendo violencias de carácter sexual que afectan de manera desproporcionada a las mujeres. La persistencia de estos fenómenos, así como la cifra negra asociada a delitos cometidos en transporte y vía pública, evidencian la necesidad urgente de incrementar y fortalecer la presencia institucional en estos espacios, mediante esquemas permanentes de vigilancia, prevención y actuación inmediata.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración del pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

ÚNICO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, al Órgano Regulador del Transporte (ORT) y, en su ámbito de competencia, a las alcaldías que cuentan con Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y paraderos de alta afluencia, para que implementen de manera inmediata y permanente dispositivos de vigilancia, presencia policial fija y estrategias integrales de seguridad en dichos espacios. Asimismo, se exhorta a la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México a que, en el marco de la planeación presupuestaria vigente, asigne y garantice los recursos necesarios para la contratación de personal policial, adquisición de equipo, fortalecimiento de infraestructura preventiva y operación continua de las medidas de seguridad señaladas, con el propósito de salvaguardar la integridad de las personas usuarias del transporte público, prevenir la comisión de delitos —incluidos aquellos que afectan de manera desproporcionada a las mujeres, como el acoso y la violencia sexual— y asegurar condiciones dignas, accesibles y libres de violencia en los principales paraderos de la ciudad.



ATENTAMENTE

OLIVIA
GARZA DE LOS SANTOS
69209DF52F89A27D1D0EAEF7

OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Certificado de firma

21/11/2025 11:14

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Identificador: 69209B3F7F679844402593BF

Nombre y extensión: Punto de acuerdo - CETRAM.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

e61358c3de9da6a4c24f7d7e2b16f0920fa31f3ac39282fb59892954aa90d3d8

Huella digital del contenido del documento firmado:

d8fb8bc524b5dde1c7952e0c976999948466839239ae3db9557b6f8d5fc2748e

Nombre: Olivia Garza De Los Santos

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 189.146.134.164

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

21/11/2025 11:02

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

21/11/2025 17:14:37 UTC (21/11/2025 11:14:37 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

bbda2a96-559c-486e-a851-ea1826b93fd1.cons

Huella digital contenida en la constancia:

d8fb8bc524b5dde1c7952e0c976999948466839239ae3db9557b6f8d5fc2748e

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. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio
DerechoID: 69209DF52F89A27D1D0EAEF7
IP: 189.146.134.164Enviado: 21/11/2025
11:03:44

Compañía:

Método de notificación: Correo

Correo: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

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

Aceptó Aviso de
Privacidad: 21/11/2025
11:12:33
Visto: 21/11/2025 11:14:30
Confirmado:
21/11/2025 11:14:30.323
Firmado:
21/11/2025 11:14:30.324

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/bbda2a96-559c-486e-a851-ea1826b93fd1>