



III LEGISLATURA



**DIP. 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; 100, fracciones I y II; y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA, DE MANERA CORDIAL Y RESPETUOSA, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A FORTALECER LA COBERTURA Y LA CAPACIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ALCALDÍA CUAJIMALPA DE MORELOS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

El derecho a la movilidad es un componente esencial para la inclusión y el disfrute de la ciudad, además del ejercicio efectivo de otros derechos humanos, tales como el acceso a la educación, al trabajo, a la salud y al esparcimiento, al permitir la libre circulación de las personas en el espacio urbano sin discriminación y con condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia. La movilidad no se limita al simple traslado físico, sino que constituye una condición habilitante para la inclusión social y el desarrollo integral de las personas, especialmente en entornos urbanos complejos como la Ciudad de México, donde las distancias, la densidad poblacional y las desigualdades territoriales hacen indispensable la existencia de un sistema de transporte público suficiente, asequible y de calidad.

La movilidad urbana se configura como uno de los principales retos públicos de las grandes metrópolis contemporáneas, debido a la necesidad de ofrecer sistemas de transporte que respondan a la demanda de diversas poblaciones, reduzcan desigualdades territoriales y promuevan la inclusión social, especialmente para quienes habitan zonas con escasa cobertura de servicios. En este sentido, el transporte público no sólo cumple una función operativa, sino también una función social, al convertirse en un mecanismo que permite equilibrar oportunidades entre quienes viven en zonas centrales con amplia infraestructura y quienes residen en áreas periféricas con mayores rezagos.

En la Ciudad de México, uno de los ejes de la política pública de movilidad consiste en contar con un sistema de transporte público amplio e integrado, que articule diferentes modalidades —como lo son el Metro, Metrobús, Trolebús, Cablebús, Tren Ligero y autobuses urbanos—, con el fin de atender a millones de personas usuarias diariamente





en una urbe de gran extensión geográfica y social heterogeneidad. La planeación de este sistema busca que los distintos modos de transporte se complementen entre sí, permitiendo conexiones eficientes que reduzcan tiempos de traslado y amplíen las posibilidades de acceso a servicios, empleos y espacios educativos para la población que habita en distintas zonas de la capital.

En ese contexto, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP) fue creada como un servicio de transporte público operado por el Gobierno capitalino a partir del 1° de marzo del año 2000, con personal y una flota inicial de unidades destinadas a cumplir con una función social prioritaria. Su surgimiento respondió a la necesidad de que el Estado asumiera de manera directa la provisión del servicio en zonas donde el transporte concesionado resultaba insuficiente o poco atractivo desde el punto de vista económico, garantizando así la continuidad del servicio para miles de personas usuarias.

RTP, concebida como un organismo público descentralizado, inicialmente contaba con más de 2 mil 600 trabajadores, alrededor de 860 autobuses distribuidos en 75 rutas y módulos operativos con talleres especializados, lo que posibilitó una respuesta directa a las necesidades de movilidad en diversas alcaldías de la ciudad. Esta estructura permitió que el gobierno local no sólo mantuviera el servicio, sino que lo orientara bajo criterios de interés público, priorizando la cobertura social por encima de la rentabilidad financiera, lo que marcó una diferencia sustancial respecto de otros esquemas de transporte urbano.

Con el paso de los años, la red ha evolucionado y ampliado su cobertura, alcanzando en la actualidad más de 100 líneas de autobuses urbanos con una flota superior a mil 300 unidades que integran servicios ordinarios, exprés, Ecobús, Atenea y nocturnos, contribuyendo a la articulación del Sistema de Movilidad Integrada de la Ciudad de México. Esta expansión ha permitido que RTP se consolide como un actor clave dentro del sistema de transporte capitalino, al complementar otros modos masivos y cubrir trayectos que no siempre son atendidos por sistemas de mayor capacidad.

Entre los resultados tangibles de la operación de RTP se encuentran el transporte accesible para sectores de bajos ingresos, la conexión de zonas periféricas con nodos de transporte mayor como estaciones de Metro y Metrobús, así como la prestación de servicios especializados, como rutas exclusivas para estudiantes y programas de apoyo a movilidad nocturna. Estas acciones han permitido que miles de personas cuenten con una alternativa de transporte formal, con tarifas reguladas y bajo estándares de operación pública, lo que contribuye a disminuir brechas de desigualdad en el acceso a la movilidad.

Asimismo, en años recientes se han emprendido acciones de modernización tecnológica y ambiental en la flota de RTP, incluyendo la renovación de autobuses, la implementación de unidades con tecnología más limpia y la incorporación de sistemas de integración a la





Tarjeta de Movilidad Integrada, fortaleciendo la eficiencia y sostenibilidad del servicio. Estas medidas no sólo impactan en la calidad del transporte, sino también en la reducción de contaminantes y en la mejora de la experiencia de las personas usuarias, reforzando el papel de RTP como un componente estratégico de la política de movilidad.

A pesar de los esfuerzos por consolidar una red de transporte público inclusiva y equitativa, persisten desigualdades en la cobertura territorial dentro de la Ciudad de México, debido a la extensión del territorio y a características geográficas particulares de algunas alcaldías que dificultan la operación eficiente de rutas y la conexión con otros sistemas de movilidad. Estas diferencias evidencian que, aun con los avances logrados, existen zonas donde el derecho a la movilidad no se ejerce en condiciones de igualdad respecto de otras áreas de la ciudad.

Una de las alcaldías donde se observan dichas desigualdades es **Cuajimalpa de Morelos**, caracterizada por una topografía accidentada, asentamientos dispersos y largos tiempos de desplazamiento entre sus diversas comunidades, lo cual representa un reto para la planificación y desempeño de servicios de transporte público adecuados. Las condiciones geográficas y urbanas de esta demarcación exigen soluciones específicas que consideren caminos sinuosos, pendientes pronunciadas y núcleos poblacionales alejados entre sí.

En dicha demarcación, si bien existen corredores estructurados como el de Chapultepec–Cuajimalpa y el servicio del Corredor Balderas–Cuajimalpa (Línea Ecobús) como elementos de conexión con el resto de la ciudad, la oferta de transporte público estructurado sigue siendo limitada en comparación con otras zonas urbanas. Esta situación provoca que amplios sectores de la población dependan de opciones de transporte informal o de trayectos con múltiples transbordos para poder desplazarse hacia sus centros de estudio, trabajo o atención médica.

A nivel general, la importancia de RTP dentro del sistema de movilidad capitalino se refleja en su volumen de operación. De acuerdo con el Sexto Informe de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, este organismo registró, entre el inicio de la actual administración y septiembre de 2024, más de 674 millones de viajes realizados, con un promedio de 349 mil viajes en día hábil durante 2024, lo que evidencia su papel como un medio de transporte público de amplia demanda social en distintas zonas de la ciudad.

En el caso específico del corredor que conecta la zona poniente con el centro de la ciudad, diversas fuentes académicas han señalado que el servicio tipo Ecobús que opera en el trayecto Balderas–Santa Fe —el cual funge como uno de los principales ejes de conexión hacia Cuajimalpa— ha llegado a registrar una afluencia aproximada de más de cien mil personas usuarias en días hábiles, lo que confirma la alta demanda de movilidad entre el poniente y las zonas centrales de la capital.





De manera similar, el corredor que parte de la zona de Chapultepec hacia el poniente de la ciudad, vinculado con áreas de Lomas y Cuajimalpa, ha sido referido en información pública del sector transporte como un servicio que atiende a decenas de miles de personas usuarias diariamente.

El hecho de que gran parte del transporte público formal se concentre en esos corredores sin esquemas alimentadores internos o rutas con una cobertura más amplia dentro de la misma alcaldía, incrementa los tiempos de traslado y los costos sociales y económicos para las familias que residen en comunidades alejadas de dichos ejes. Esta falta de conectividad interna limita la integración territorial y profundiza las desigualdades en el acceso a oportunidades dentro de la propia demarcación.

Esta situación impacta de manera particular a grupos vulnerables, tales como estudiantes, personas con ingresos bajos o personas mayores, quienes enfrentan mayores dificultades para acceder a oportunidades educativas, de empleo y de atención de salud por la falta de alternativas de transporte público eficiente dentro de Cuajimalpa. La movilidad, en estos casos, deja de ser un medio facilitador y se convierte en un obstáculo cotidiano que restringe el desarrollo personal y comunitario.

Desde una perspectiva crítica y de justicia territorial, la **ruta 115 El Contadero-Tacubaya** evidencia una cobertura claramente insuficiente de transporte público estructurado que permita articular de manera eficiente a sus habitantes con la red troncal y los principales nodos de movilidad de la ciudad. Esta situación no sólo genera condiciones de inequidad territorial, sino que también restringe de facto el ejercicio pleno del derecho a la movilidad en condiciones de accesibilidad, disponibilidad y calidad para dicha comunidad.

En términos similares, la **ruta 110 C La Pila-Tacubaya**, si bien presta servicio a las personas usuarias, resulta insuficiente frente a la demanda existente, lo que deriva en saturación, tiempos de espera prolongados y la necesidad de que muchas personas recurran a rutas alternas, frecuentemente más costosas o menos seguras, para poder desplazarse.

En consecuencia, quienes habitan en esta zona enfrentan recorridos más largos, limitadas opciones formales de transporte y mayores costos en tiempo y recursos económicos, profundizando brechas sociales y urbanas. Lo anterior evidencia la necesidad impostergable de que las autoridades competentes realicen una evaluación técnica integral que permita valorar la ampliación, fortalecimiento o creación de servicios públicos de transporte que atiendan de manera directa y estructural esta carencia.

Atender esta situación no sólo implica mejorar la conectividad territorial de una zona específica, sino avanzar de manera concreta en la materialización del derecho a la movilidad en condiciones de igualdad y equidad para todas las personas habitantes de la





III LEGISLATURA



Ciudad de México. La movilidad no puede entenderse como un privilegio geográfico, sino como un derecho que debe garantizarse bajo los principios de accesibilidad, disponibilidad, calidad, eficiencia y no discriminación.

En este contexto, la ampliación de los servicios públicos de transporte, así como la incorporación de un mayor número de unidades de la RTP que atiendan de forma directa a comunidades con cobertura limitada como El Contadero y La Pila constituye una medida congruente con los principios de justicia territorial, inclusión social y desarrollo urbano equilibrado. Se trata de acciones que no sólo fortalecen la infraestructura de movilidad, sino que reducen brechas estructurales y favorecen el acceso efectivo a otros derechos, como el trabajo, la educación y la salud.

Por ello, resulta pertinente y necesario que las autoridades competentes realicen una valoración técnica, operativa y presupuestal que permita determinar la viabilidad de ampliar frecuencias, rutas y unidades, garantizando una respuesta progresiva y adecuada a las necesidades reales de la población.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La Ciudad de México cuenta con un sistema de movilidad amplio y diverso, y la Red de Transporte de Pasajeros ha cumplido un papel importante para acercar el transporte público a zonas donde otras opciones no llegan. Sin embargo, esa cobertura no se distribuye de manera uniforme dentro del territorio, y todavía existen comunidades donde moverse por la ciudad implica un esfuerzo desproporcionado en tiempo, dinero y desgaste físico. Esta situación se vuelve especialmente evidente en zonas periféricas donde el transporte público no logra acompañar el ritmo de crecimiento de la población ni las necesidades cotidianas de sus habitantes.

En la alcaldía Cuajimalpa de Morelos muchas personas dependen casi por completo de los corredores que conectan hacia el centro de la ciudad, como las rutas hacia Balderas y Chapultepec. Esos trayectos permiten salir de la demarcación, pero no resuelven un problema igual de importante: trasladarse dentro de la propia demarcación. Para miles de personas, llegar a una avenida principal con servicio estructurado implica caminar largas distancias, pagar transporte adicional o depender de opciones informales que no siempre ofrecen condiciones de seguridad, regularidad o tarifas accesibles.

Esta falta de conectividad interna se traduce en jornadas más largas y cansadas. Hay estudiantes que deben salir con mucha anticipación para no llegar tarde a la escuela; personas trabajadoras que destinan una parte importante de su ingreso diario al transporte; y personas mayores que encuentran grandes dificultades para desplazarse a consultas médicas o trámites básicos. Lo que para otras zonas de la ciudad es un traslado cotidiano, en Cuajimalpa puede convertirse en un recorrido complicado y costoso.





III LEGISLATURA



Además, aunque los corredores que conectan el poniente con las zonas centrales registran una demanda elevada, esa movilidad se concentra en los puntos de salida de la alcaldía, dejando sin resolver los trayectos locales entre colonias, pueblos y barrios. Esto genera una movilidad fragmentada: sí existe transporte para salir, pero no para moverse con facilidad dentro del propio territorio, lo que limita la integración social y económica de sus comunidades.

El caso de El Contadero y La Pila refleja de manera clara esta problemática. Sus habitantes enfrentan una cobertura insuficiente de transporte público estructurado que los conecte de manera directa con el resto de la red de movilidad de la ciudad. Para muchas familias, esto significa invertir más tiempo en traslados que en convivencia, estudio o descanso, además de asumir mayores gastos diarios. La falta de transporte no es sólo un problema de movilidad, sino una barrera que reduce oportunidades y profundiza la desigualdad territorial.

En este contexto, la brecha entre la política general de movilidad de la ciudad y la realidad cotidiana de comunidades como las de Cuajimalpa se vuelve evidente. Contar con un sistema amplio no es suficiente si hay zonas donde trasladarse sigue siendo una dificultad constante. Atender esta situación implica reconocer que la movilidad no es solo infraestructura y rutas, sino una condición básica para que las personas puedan ejercer plenamente sus derechos y mejorar su calidad de vida.

OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN

La presente proposición tiene como primer objetivo impulsar que las autoridades competentes en materia de movilidad analicen la viabilidad de ampliar la cobertura de transporte público y de unidades de RTP hacia zonas de la alcaldía Cuajimalpa de Morelos que actualmente presentan una atención insuficiente, con énfasis particular en El Contadero y La Pila. Se busca que, a partir de estudios técnicos y de demanda, se valoren alternativas como la creación de nuevas rutas, la extensión de recorridos existentes y aumentar las unidades de transporte público operados por organismos con vocación social, como la Red de Transporte de Pasajeros.

Este objetivo parte del reconocimiento de que la movilidad no es sólo un tema de infraestructura, sino una condición básica para que las personas puedan acceder a oportunidades educativas, laborales, de salud y de esparcimiento en condiciones de equidad. Fortalecer la presencia de transporte público hacia comunidades con cobertura limitada contribuiría a reducir desigualdades territoriales, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y hacer efectivo el derecho a la movilidad para quienes hoy enfrentan mayores obstáculos para desplazarse dentro y fuera de su propia demarcación.





III LEGISLATURA



Como segundo objetivo, la proposición busca que las autoridades correspondientes evalúen la capacidad operativa y la suficiencia del servicio en los corredores que conectan Cuajimalpa con el resto de la ciudad, particularmente en los trayectos hacia Balderas y Chapultepec. Se pretende que, a partir de esta evaluación, se consideren medidas orientadas a mejorar la frecuencia, la disponibilidad de unidades y las condiciones de traslado para atender la demanda real de personas usuarias que diariamente utilizan estas rutas.

Este objetivo reconoce que no sólo es importante que existan conexiones entre Cuajimalpa y otras zonas de la ciudad, sino que dichas conexiones funcionen de manera eficiente y digna. Cuando las rutas presentan saturación, tiempos de espera prolongados o traslados en condiciones de sobrecupo, se afecta de manera directa la experiencia de viaje y el bienestar de las personas usuarias. Mejorar la capacidad de transporte en estos corredores permitiría reducir tiempos de traslado, brindar mayor seguridad y comodidad, y hacer más justo el acceso a la movilidad para quienes dependen de estos servicios todos los días.

CONSIDERACIONES

1. Que el artículo 4° de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, estableciendo que el Estado debe garantizar este derecho mediante políticas públicas orientadas a reducir desigualdades y facilitar el acceso efectivo a oportunidades, servicios y espacios de desarrollo en el territorio.
2. Que la **Constitución Política de la Ciudad de México**, en su artículo 13, apartado A, denominado "Ciudad Habitable", establece que toda persona tiene derecho a vivir en una ciudad accesible, segura y con servicios que permitan una vida digna, lo que implica la obligación de las autoridades locales de generar condiciones que reduzcan brechas territoriales y aseguren el acceso equitativo a los bienes y servicios urbanos.

Que en el artículo 13, apartado E, se reconoce la movilidad como un derecho humano y dispone que las autoridades deben garantizar un sistema de transporte público seguro, accesible, eficiente, sostenible y con enfoque de equidad territorial, priorizando a las personas que enfrentan mayores desventajas en el acceso a los servicios de transporte.

3. Que la **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México** establece que corresponde a la Secretaría de Movilidad formular, conducir y evaluar la política de movilidad de la Ciudad, así como





coordinar las acciones necesarias para garantizar la prestación del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.

4. En la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** se establecen como principios rectores de la política de movilidad la accesibilidad, la equidad, la inclusión y la calidad en el servicio de transporte público, así como la obligación de planear y organizar los sistemas de transporte con un enfoque social y territorial que atienda de manera preferente a las zonas con menor cobertura y mayores necesidades de desplazamiento.

Que dicha Ley reconoce la prioridad del transporte público como eje de la movilidad urbana y faculta a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México para planear, regular, autorizar y supervisar la prestación de los servicios de transporte, incluyendo la definición de rutas, frecuencias y esquemas operativos que respondan a la demanda real de la población.

5. Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México es un organismo público sectorizado a la Secretaría de Movilidad, con objeto de prestar el servicio de transporte público de pasajeros bajo un enfoque social, especialmente en zonas donde la oferta de transporte resulta insuficiente, por lo que su participación es relevante en la ampliación de cobertura o mejora de servicios en áreas con déficit de movilidad.
6. Que la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, adoptada por el Estado mexicano, establece en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, "Ciudades y comunidades sostenibles", en su meta 11.2, el compromiso de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas, con especial atención a quienes se encuentran en situación de vulnerabilidad, lo que refuerza la necesidad de atender zonas con cobertura limitada de transporte público.

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

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, de manera cordial y respetuosa, a la Secretaría de Movilidad, así como a la Red de Transporte de Pasajeros, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus respectivas atribuciones realicen los estudios técnicos, de demanda y de viabilidad operativa necesarios para considerar la creación de una nueva ruta de RTP que conecte de manera directa a la comunidad de El





III LEGISLATURA



Contadero, en la alcaldía Cuajimalpa de Morelos, con los corredores estructurados de la ciudad, particularmente hacia las zonas de Chapultepec y Balderas, a fin de mejorar la cobertura territorial y garantizar condiciones de movilidad accesible y equitativa para sus habitantes.

SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, de manera cordial y respetuosa, a la Secretaría de Movilidad y a la Red de Transporte de Pasajeros, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus respectivas atribuciones, evalúen la capacidad operativa y la demanda existente en la alcaldía Cuajimalpa de Morelos; y, en su caso, implementen medidas orientadas a ampliar el número de unidades de RTP, mejorar la frecuencia de paso y fortalecer las condiciones de traslado en las rutas La Pila-Tacubaya (110-C) y El Contadero-Tacubaya (115), con el propósito de reducir la saturación, disminuir tiempos de espera y garantizar un servicio de transporte público digno, seguro y cómodo para las personas usuarias.

ATENTAMENTE

Jannete Guerrero Maya

DIP. JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, en la Ciudad de México, a los **03** días del mes de **marzo** del año **2026**



Certificado de firma

27/02/2026 12:14

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Sin confirmación

Identificador: 69A1DBF11669E467D27A5CB5
Nombre y extensión: PA - RTP Cuajimalpa (03-03-26).pdf
Descripción:
Cantidad de páginas: 3
Estado: Firmado
Firmantes: 1
Huella digital del contenido del documento original:
6290c3949607bb59ea8b64a0b5441d56bdb56f8b26885526f7eef42e0560757b
Huella digital del contenido del documento firmado:
967e3cec45db3a8020a655b94e3c80921b44c294f3fcf11ac596c9569c45005d

Nombre: Jannete Elizabeth Guerrero Maya
Compañía: SR LUZ SA DE CV
Correo electrónico: jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Dirección IP: 187.170.33.10
Fecha y hora de emisión
(America/Mexico_City):
27/02/2026 12:01

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:
27/02/2026 18:14:07 UTC (27/02/2026 12:14:07 Hora local de la Ciudad de México)
Nombre y extensión:
c2178102-c233-48fa-a296-9fdfe0696e2c.cons
Huella digital contenida en la constancia:
967e3cec45db3a8020a655b94e3c80921b44c294f3fcf11ac596c9569c45005d

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. Jannete Guerrero Maya

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio
Derecho
Compañía:
Método de notificación: Correo
Correo:
jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Emisor de la firma electrónica:
Dibujada en dispositivo
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

ID: 69A1DEE6F30E1D79E64E25AA
IP: 187.170.33.10

Enviado: 27/02/2026
12:12:49
Aceptó Aviso de
Privacidad: 27/02/2026
12:13:53
Visto: 27/02/2026 12:13:58
Confirmado:
27/02/2026 12:13:59.33
Firmado:
27/02/2026 12:13:59.332

Firma con texto

Jannete Guerrero Maya

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/c2178102-c233-48fa-a296-9fdfe0696e2c>

