

Ciudad de México, a 09 de abril de 2026

**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Lizzette Salgado Viramontes, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, 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 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 13 fracción IX y 21, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1 y 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso, la siguiente:

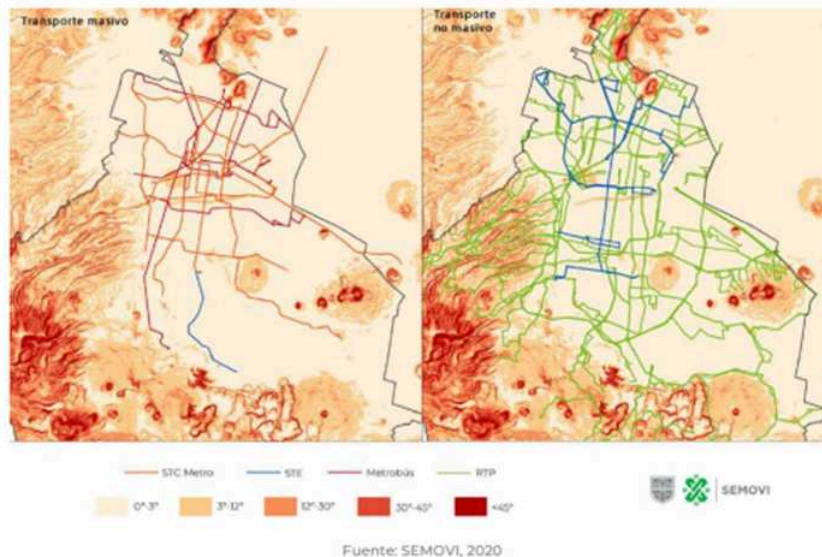
PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, EN COLABORACIÓN CON LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE, EN APEGO A LO ESTABLECIDO POR LA LEY DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INSTRUMENTEN MECANISMOS INFORMATIVOS, CONSULTIVOS Y DELIBERATIVOS, DIRIGIDOS A LOS HABITANTES DE LAS COLONIAS QUE RESULTARÁN DIRECTAMENTE AFECTADAS CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 5 DE CABLEBÚS; A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO A LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS QUE MARCA LA LEY, EN LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE PROYECTO DE IMPACTO TRASCENDENTAL PARA LOS VECINOS DE BENITO JUÁREZ, ÁLVARO OBREGÓN Y LA MAGDALENA CONTRERAS Y, PARTICULARMENTE, A LOS QUE HABITAN EN LAS COLONIAS COLINDANTES A LAS ESTACIONES PROYECTADAS, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

En julio del año 2021 fue inaugurada la primera línea de Cablebús de la Ciudad. Dicho medio de transporte fue instrumentado con el objeto de ofrecer opciones de traslado asequibles para personas que habitan, principalmente, en la periferia de la Capital, en zonas de difícil acceso por su configuración topográfica, o bien, en zonas altas y alejadas del centro de la Ciudad que no cuentan con opciones de transporte suficiente para el traslado de la población.

De acuerdo con el Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024, para 2018, la mayoría de zonas de difícil acceso (y en terrenos con pendientes superiores a los 3°), únicamente eran cubiertas a través de las unidades de servicio de la Red de Transportes de Pasajeros de la Ciudad y por el transporte colectivo concesionado. Bajo estas condiciones, el Cablebús representó una solución de movilidad viable para superar barreras artificiales y naturales, como cerros y barrancas, y maximizar la conectividad con el resto de la red de transporte masivo¹.

ILUSTRACIÓN 7 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO (IZQUIERDA) Y TRANSPORTE PÚBLICO NO MASIVO (DERECHA) Y RELIEVE EN LA CIUDAD DE MÉXICO, 2017



Asimismo, en la planeación de la introducción del Cablebús al sistema de movilidad de la Ciudad, se consideraron algunos factores como el tiempo de traslado, la capacidad y la funcionalidad para horas pico. Para estas consideraciones fue útil la experiencia del Mexicable, como medio homólogo en el Estado de México.

¹ Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024, SEMOVI, 2020, <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>



Comparativamente, el Mexicable fue el medio que cubrió trayectos más cortos, de menor duración y fue el menos veloz de todos dentro del sistema de transporte estructurado, seguido por el Metrobús. Sin embargo, esto se corresponde con la planeación de un medio de transporte que opera en zonas de acceso complejo (áreas de pendientes pronunciadas), cuya principal función consiste en conectar a los usuarios a sistemas más extensos, como el Sistema de Transporte Colectivo Metro, dentro de la red.

TABLA 19. DURACIÓN, DISTANCIA Y VELOCIDADES DE OPERACIÓN ESTIMADAS DE LOS TRAMOS DE VIAJE EN TRANSPORTE MASIVO, 2017

| MODO DE TRANSPORTE | STC METRO | METROBÚS | TREN LIGERO | FERROCARRIL SUBURBANO | MEXIBÚS | MEXICABLE | |
|--------------------------|------------------|----------|-------------|-----------------------|---------|-----------|------|
| PROMEDIO | Duración (min) | 40 | 33 | 27 | 26 | 32 | 17 |
| | Distancia (km) | 11,8 | 7,3 | 7,66 | 18,58 | 10,27 | 3,32 |
| | Velocidad (km/h) | 17,7 | 13,3 | 17,0 | 42,9 | 19,3 | 11,7 |
| HORA PICO (6-9 HORAS) | Duración (min) | 40 | 33 | 28 | 26 | 32 | 19 |
| | Distancia (km) | 11,8 | 7,5 | 7,99 | 18,49 | 10,27 | 3,35 |
| | Velocidad (km/h) | 17,7 | 13,6 | 17,1 | 42,7 | 19,3 | 10,6 |
| HORA VALLE (10-13 HORAS) | Duración (min) | 35 | 28 | 27 | 24 | 30 | 14 |
| | Distancia (km) | 10,62 | 6,11 | 7,29 | 18,33 | 9,31 | 3,07 |
| | Velocidad (km/h) | 18,2 | 13,1 | 16,2 | 45,8 | 18,6 | 13,2 |
| HORA PICO (18-20 HORAS) | Duración (min) | 43 | 37 | 30 | 26 | 36 | 17 |
| | Distancia (km) | 12,25 | 7,72 | 7,91 | 18,35 | 11,67 | 2,83 |
| | Velocidad (km/h) | 17,1 | 12,5 | 15,8 | 42,3 | 19,5 | 10,0 |

Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

Este diagnóstico hizo posible que en 2019 se diera inicio a los trabajos para la primera línea de Cablebús en la Ciudad, misma que comenzaría funciones dos años después, en 2021.

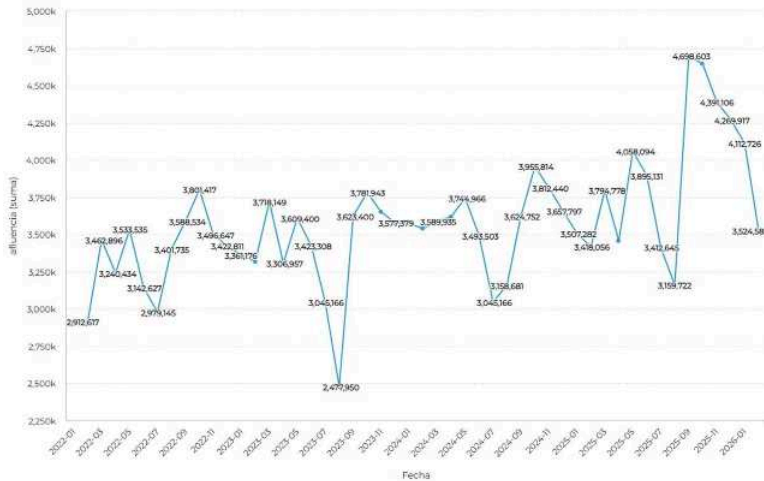
Actualmente, existen 3 líneas en operación que cubren los siguientes trayectos:

- Línea 1, Indios Verdes – Cuauhtepc: con una longitud de 9.2km y 6 estaciones.
- Línea 2, Santa Martha – Constitución de 1917: con una extensión de 10.6km y 7 estaciones.
- Línea 3, Los Pinos/Constituyentes – Vasco de Quiroga: con 5.5 km de largo y 6 estaciones².

El Cablebús ha sido una opción de movilidad que ha tenido gran aceptación entre los capitalinos, sin embargo, su uso no ha mantenido niveles constantes. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y

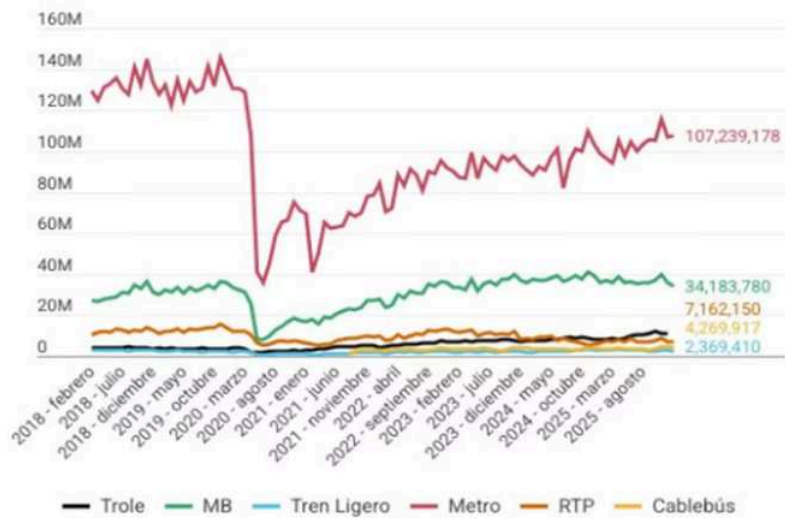
² Red de Servicio, Servicio de Transportes Eléctricos de la CDMX, <https://www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus>

Geografía (INEGI)³ y del Gobierno de la Ciudad de México⁴, el uso de este medio de transporte no contempla una trayectoria uniforme, pues, desde 2022 y hasta la actualidad, su uso mensual oscila de 2.4 millones hasta 4.6 millones de usuarios, además de que, anualmente, registra algunos “momentos pico” de afluencia (octubre y noviembre de cada año) y otros momentos en los que el uso del medio de transporte disminuye (julio y agosto).



* Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México, Sistema Ajolote, afluencia diaria de Servicios de Transporte Eléctricos.

Estas cifras mantienen al Cablebús como la penúltima opción en el servicio de transporte público de la Ciudad, sólo antes del Tren Ligero:



* Diario Expansión, 03/03/2026.

³ Tabulados interactivos del INEGI, Cablebús, https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ETUP_VM_T9&bd=ETUP

⁴ Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México, Sistema Ajolote, afluencia diaria de Servicios de Transporte Eléctricos. <https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/afluencia-diaria-servicio-de-transportes-electricos/resource/176c0d20-0111-43bc-903c-d7e807ff37c0>

Si bien, hasta el momento el Cablebús no se encuentra entre las primeras opciones de movilidad de la Ciudad, lo cierto es que se trata de un proyecto en crecimiento, tan solo en lo que va de la administración, además de las líneas existentes, se han anunciado avances en los proyectos de tres líneas adicionales; la Línea 4, Tlalpan – Coyoacán; la Línea 5, Magdalena Contreras – Álvaro Obregón y la Línea 6 Milpa Alta – Tláhuac.

El caso de la Línea 5 es importante porque promete ser el proyecto más amplio dentro del sistema (y la línea de transporte por cable más larga del mundo), con una extensión total de 15.4km y 12 estaciones. Hasta el momento, acerca del proyecto de la Línea 5 se conoce lo siguiente:

- Se contará con una línea troncal de 10 estaciones que partirá de la Alcaldía Magdalena Contreras, pasará por Álvaro Obregón y llegará hasta Mixcoac. Asimismo, se contempla una antena con 2 estaciones que llegará hasta San Bartolo Ameyalco, en Álvaro Obregón; a saber:
 - Las estaciones de la línea troncal son⁵:
 - El Oyamel.
 - Oasis.
 - Barros Sierra.
 - El Tanque (estación de enlace entre la troncal y la antena).
 - Glaciar.
 - Pueblo de Tetelpan.
 - Enrique Cabrera.
 - Santa Lucía.
 - Olivar del Conde.
 - Mixcoac.
 - Las estaciones de la antena son:
 - San Bartolo Ameyalco.
 - Lomas de la Era.
- La línea tendrá conectividad con cuatro modalidades de transporte: concesionado y RTP, desde el CETRAM Mixcoac; a las líneas 7 y 12 del STC Metro; y a la futura línea 13 del Trolebús.
- Se espera beneficiar a 137 mil personas, habitantes de 24 colonias en Magdalena Contreras, 23 en Álvaro Obregón y 6 en Benito Juárez.

⁵ “Línea 5 del Cablebús: modifican la ruta que conectará Mixcoac con Magdalena Contreras”, Infobae, 20/Enero/2026, <https://www.infobae.com/mexico/2026/01/20/linea-5-del-cablebus-modifican-la-ruta-que-conectara-mixcoac-con-magdalena-contreras/>

- Se proyecta un tiempo total de recorrido entre 30 y 40 minutos y una movilización de 3,000 pasajeros por hora en cada sentido.
- La línea contará con 114 torres en su ruta y 462 cabinas con capacidad para 10 personas cada una⁶.
- La inauguración de proyecto se tiene proyectada para mayo de 2028 y la inversión pública será de 7,868.1 millones de pesos.
- La construcción del proyecto estará a cargo de las empresas Gami Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. y Doppelmayr México, S.A. de C.V.⁷ Cabe recordar que estas empresas fueron las responsables de la construcción de las líneas 1 y 3 del Cablebús.



Hasta el día de hoy, la información con que se cuenta en medios públicos acerca del proyecto es escasa; incluida la Plataforma de Proyectos México, la información que se ha publicado, no brinda detalles técnicos⁸ elementales del proyecto, en lo relativo a temas como la trazabilidad, impacto en las localidades en que se instalarán la estaciones, estudios técnicos y ambientales, entre otros, que conforman el Plan Maestro de la Línea.

A partir de lo anterior, es de suma importancia revisar la problemática, desde el punto de vista de lo que actualmente se realiza, pero también de todas las

⁶“Línea 5 del Cablebús en CDMX: mapa, ruta, estaciones y cuándo estará lista”, Expansión, 07/Enero/2026, <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2026/01/07/linea-5-del-cablebus-mapa-ruta-estaciones>

⁷ Aviso de fallo de licitación para Línea 5, https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/180ac1da8e992abc78a8a066df635f40.pdf#page=113

⁸ PROYECTO INTEGRAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 5 MAGDALENA CONTRERAS - ÁLVARO OBREGÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CABLEBÚS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Proyectos México, https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/1031-linea-5-del-cablebus-de-la-ciudad-de-mexico/



implicaciones que este proyecto de gran impacto tiene para los habitantes de las comunidades aledañas.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El Cablebús representa una opción de movilidad que, indudablemente, ha brindado un servicio útil a las personas que habitan zonas de difícil acceso en la Ciudad.

Si bien este tipo de proyectos buscan aportar formas alternativas de transporte, lo cierto es que, como en el caso de la Línea 5, estos planes urbanos de gran magnitud han enfrentado cuestionamientos por parte de la ciudadanía directamente afectada y es que, a pesar de que se presentan como medidas de desarrollo y movilidad urbana, en la mayoría de las ocasiones, su construcción implica alteraciones en la dinámica de las comunidades en que se insertan que no pasan por instancias consultivas, no miden impactos y eluden instancias de participación social y procesos de gobernanza claramente establecidos en la ley.

La incipiente construcción de la Línea 5 ha sido motivo de descontento para las comunidades aledañas, quienes han solicitado a las autoridades, incluso, a través de movilizaciones, ser consideradas en el proceso de planeación del proyecto a través de figuras reguladas como la consulta, sin embargo, dichas solicitudes no han sido consideradas.

Cabe destacar que no es la primera vez que la construcción de una línea de Cablebús es cuestionada por la comunidad afectada, incentivando el desarrollo de mesas de trabajo y mecanismos consultivos diseñados para que los ciudadanos afectados participen y se encuentren informados sobre el desarrollo del proyecto.

En 2023, ante inconformidades de los vecinos de la Alcaldía Miguel Hidalgo, se llevaron a cabo más de 20 mesas de trabajo con autoridades de la Ciudad, con las que se buscó aclarar a vecinas y vecinos las afectaciones ocasionadas por la construcción de la estación Panteón Dolores de la Línea 3 del Cablebús, en Avenida Constituyentes, y de qué forma serían mitigadas⁹.

⁹“ Cablebús: Suman 22 mesas de trabajo sobre Línea 3”, El Universal, 07/Septiembre/2023,
<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cablebus-suman-22-mesas-de-trabajo-sobre-linea-3/>

Cabe mencionar que, en el desarrollo de estas mesas, los vecinos recibieron el acompañamiento de la Alcaldía.

Actualmente, se llevan a cabo mesas de trabajo con vecinos comuneros de Milpa Alta que han manifestado su desacuerdo con el proyecto, dichas mesas tienen el objetivo de construir una metodología de consulta aceptada por ambas partes. Una vez definida, se llevará a cabo el proceso correspondiente y se atenderán los temas planteados por la comunidad¹⁰.

En el caso de la Línea 5, si bien se ha exhortado desde el Congreso a las autoridades para atender las inquietudes de los vecinos de algunas colonias que serán afectadas por el proyecto, como Olivar del Conde y Colinas del Sur en Álvaro Obregón, donde los ciudadanos se han manifestado solicitando ser escuchados¹¹; lo cierto es que instancias como las mesas de diálogo que se han llevado a cabo sobre el particular, no han resuelto atender la demanda ciudadana respecto de llevar a cabo un proceso consultivo que permita la participación de los ciudadanos afectados.

En el caso de la Línea 5, de manera general, los vecinos concentran sus inquietudes en torno a dos temas de interés:

- 1. Riesgo geológico:** una de las principales preocupaciones expresadas por los vecinos de la zona de Santa Lucía es la composición del suelo, ya que han expresado que, de acuerdo con datos obtenidos del Atlas de Riesgo, Álvaro Obregón es una zona complicada para el desarrollo de obras debido a la presencia de cuevas minadas y oquedades, además de la presencia de la “Falla de Mixcoac”, de la cual se sabe provienen microsismos frecuentes¹².

Recientemente, como producto del *Estudio geofísico-geológico del poniente de la Ciudad de México: implicaciones en el origen de los microsismos*, financiado por la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, se publicó el hallazgo que indica que los microsismos registrados desde 2023 en las alcaldías Álvaro Obregón y

¹⁰ “Gobierno de CDMX avanza con las Líneas 4, 5 y 6 del Cablebús”, El Sol de México, 20/Enero/2026,

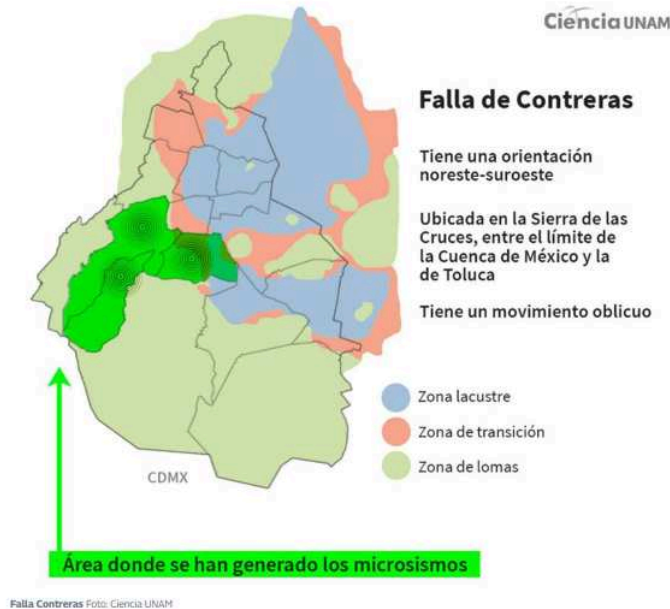
<https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/gobierno-capitalino-avanza-con-las-lineas-4-5-y-6-del-cablebus-27816349>

¹¹ “Diputados piden diálogo con vecinos tras protestas por Línea 5 del Cablebús”, Reporte Índigo, 19/Enero/2026,

<https://www.reporteindigo.com/cdmx/diputados-piden-dialogo-con-vecinos-tras-protestas-por-linea-5-del-cablebus-20260119->

¹² “Vecinos de Santa Lucía temen hundimientos y grietas por obras de la línea 5 del Cablebús”, El Sol de México, 20/Enero/2026, <https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/vecinos-de-santa-lucia-temen-hundimientos-y-grietas-por-obras-de-la-linea-5-del-cablebus-27785603>

Benito Juárez, particularmente en la zona Plateros-Mixcoac, corresponden a la expresión superficial de una grieta asociada al movimiento de la falla Contreras, que es una estructura geológica activa que libera energía de manera recurrente y provoca desplazamientos en áreas circundantes¹³.



La falla Contreras se caracteriza por un movimiento oblicuo, en donde uno de los dos bloques que la compone se está cayendo y moviendo lateralmente. De acuerdo con especialistas, cuando se percibe movimiento en este tipo de fallas, la dirección que toman las estructuras secundarias no es necesariamente paralela, lo que podría dar paso a microsismos como los que se han registrado y seguirán registrándose al poniente de la Ciudad¹⁴.

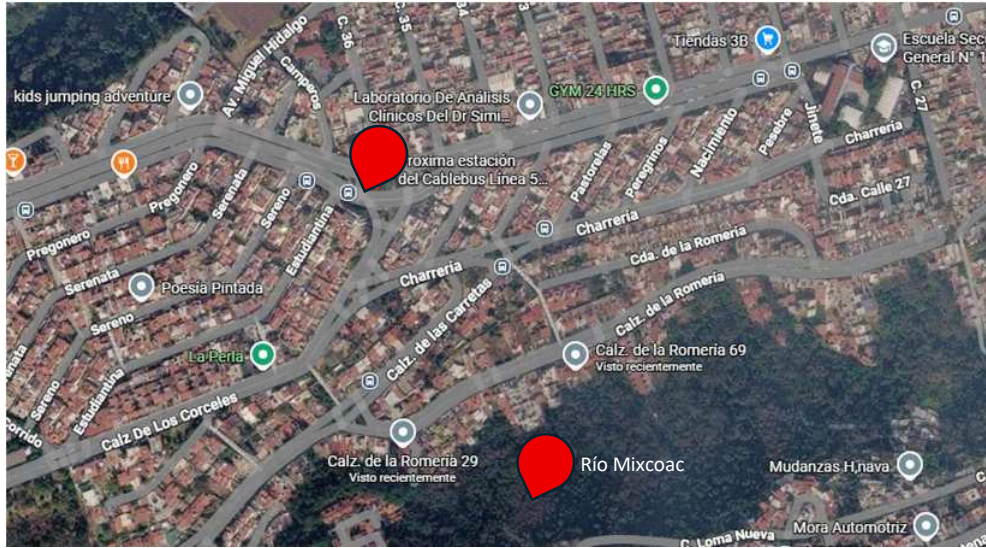
A partir de lo anterior, la construcción del Cablebús en zonas de riesgo geológico resulta una preocupación genuina para los habitantes de las colonias que serán afectadas.

2. Riesgo ambiental: otro de los riesgos que valoran importante los vecinos de la zona es el ambiental, ya que la colindancia del proyecto con la zona del Río Mixcoac resultaría en un riesgo importante, particular en la época

¹³ “Revela estudio de UNAM origen de microsismos en Plateros–Mixcoac”, La Jornada, 03/Febrero/2026, <https://www.jornada.com.mx/noticia/2026/02/03/capital/revela-estudio-de-unam-origen-de-microsismos-en-platerosmixcoac>

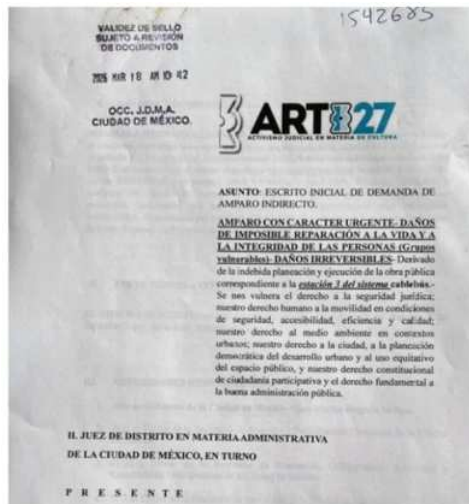
¹⁴ “¿Qué es y en dónde está la falla Contreras que causa los microsismos en la CDMX?”, Publimetro, 18/Septiembre/2024, <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2024/09/18/que-es-y-en-donde-esta-la-falla-contreras-que-causa-los-microsismos-en-la-cdmx/>

de lluvias, donde el nivel de la Presa ya se ha desbordado causando estragos y caos en las colonias aledañas¹⁵. A este riesgo ya existente se le sumaría el que conlleva el flujo urbano debido a la instalación de la estación del Cablebús, poniendo en riesgo a usuarios y habitantes de la zona.



*Distancia entre Estación Santa Lucía y Río Mixcoac. Elaboración propia.

Finalmente, es preciso decir que el pasado 18 de marzo, habitantes de la Colonia Colinas del Sur, promovieron un juicio de amparo a efecto de suspender los trabajos para la Estación 3 de la Línea 5 del Cablebús, con el objeto de exigir la revisión técnica y legal del proyecto.



¹⁵⁴ Basura, Olores y Enfermedades: El Riesgo Que Representa la Presa Mixcoac en Álvaro Obregón”, Noticiero N+, 09/Mayo/2025 <https://www.nmas.com.mx/foro/ciudad/basura-olores-y-enfermedades-el-riesgo-que-representa-la-presa-mixcoac-en-alvaro-obregon/>

Entre los argumentos esgrimidos por los vecinos, se identifican condiciones ambientales y geológicas relevantes, como la presencia del Río Mixcoac y características geotécnicas propias del poniente de la capital, factores que requieren estudios más profundos y actualizados.

Asimismo, los habitantes enfatizan que una obra de esta magnitud no puede considerarse una intervención menor, sino una actuación pública de alto impacto que debe cumplir con principios como la planeación democrática del desarrollo urbano, en la consideración de que las zonas que se intervendrán tienen vocación habitacional y se deben planificar responsablemente las modificaciones a los flujos de movilidad en vialidades principales. Aunado a ello es indispensable la evaluación integral de impactos, la transparencia, la participación ciudadana efectiva y la legalidad administrativa¹⁶.

Aunado a las consideraciones expresadas por los ciudadanos vecinos, es menester contemplar que el impacto en la construcción de este proyecto, comparado con las demás líneas de Cablebús, es de mayores dimensiones, partiendo del hecho de la longitud de la línea y el número de estaciones que se pretende construir, que, en algunos casos, representa el doble de otros sistemas; estos datos, indudablemente, aportan elementos suficientes para considerar el proyecto como una obra de impacto trascendental.

| Línea | Longitud (km) | Estaciones | Afluencia anual aprox. (millones, 2025) |
|-----------|---------------|------------|---|
| 1 | 9.2 | 6 | ~20-25 ¹⁷ |
| 2 | 10.6 | 7 | 22.9 |
| 3 | 5.5 | 6 | ~15-20 ¹⁸ |
| 5 (proy.) | 15.4 | 12 | N/D ¹⁹ |

A partir de lo anterior, resulta importante considerar que, si bien el proyecto del Cablebús conlleva ventajas importantes para sectores de la población que carecen de opciones suficientes de movilidad, todo proyecto de esta

¹⁶“CDMX | Advierten riesgos urbanos por Cablebús en Álvaro Obregón”, Aristegui Noticias, 23/Marzo/2026,

<https://aristeguinoticias.com/2303/mexico/cdmx-advierten-riesgos-urbanos-por-cablebus-en-alvaro-obregon/>

¹⁷ <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/linea-2-del-cablebus-lidera-afluencia-en-2025-movilizo-a-casi-23-millones-de-usuarios/>

¹⁸ https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/transporteurbano/trans_urb2025_12.pdf

¹⁹ <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2026/01/07/linea-5-del-cablebus-mapa-ruta-estaciones>

naturaleza debe contemplar múltiples factores dentro de su proceso de planeación y, quizá uno de los más importantes, además de lo relativo a las cuestiones técnicas, está relacionado con el cuidado de los intereses de la ciudadanía y su participación en los proyectos de desarrollo urbano, mediante herramientas consultivas, informativas y deliberativas que les permitan tomar parte en las decisiones de política urbana que afectan directamente a su comunidad.

Por último, cabe señalar que la aplicación de mecanismos de participación social institucionalizada, en este caso, no generaría impacto administrativo ni presupuestal alguno, toda vez que, para su puesta en marcha:

1. No se crearían nuevas unidades administrativas ni plazas;
2. No se modificaría la estructura orgánica de las secretarías de Movilidad; de Obras y Servicios; ni de las alcaldías;
3. La carga es temporal, asociada a la planeación y ejecución de mecanismos de participación durante la fase de desarrollo del proyecto; y,
4. Es compatible con obligaciones ya previstas en la Ley de Participación Ciudadana y en la propia Ley de Movilidad (informar, consultar, rendir cuentas), por lo que se califica como impacto administrativo moderado y justificable frente a la magnitud del proyecto (tres alcaldías, más de 50 colonias y más de 137 mil habitantes beneficiarios).

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, en su Artículo 4°, establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia,

SEGUNDO. Que la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, en su Artículo 6° establece como causa de utilidad pública la ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de Servicios Urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquellas destinadas para la Movilidad.

En su Artículo 10°, establece que, entre las atribuciones de las entidades en materia de planeación, así como de ordenamiento territorial, asentamientos humanos, desarrollo urbano y desarrollo metropolitano se encuentra establecer las normas conforme a las cuales se promoverá y dará participación a la ciudadanía en los procesos de planeación, seguimiento y evaluación, en apego a los mecanismos establecidos por la Ley.

En su Artículo 92°, establece la obligatoriedad de la Federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones en la promoción de la participación ciudadana en todas las etapas del proceso de ordenamiento territorial y la planeación del Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano.

Asimismo, en su Artículo 93° establece el deber de las autoridades en la promoción de la participación social y ciudadana en la supervisión del financiamiento, construcción y operación de proyectos de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios públicos urbanos; el financiamiento y operación de proyectos estratégicos urbanos, habitacionales, industriales, comerciales, recreativos y turísticos; la prevención, control y atención de riesgos y contingencias ambientales y urbanas en los Centros de Población; la ejecución de acciones y obras urbanas para el Mejoramiento y Conservación de zonas populares de los Centros de Población; entre otras materias.

TERCERO. Que la **Constitución Política de la Ciudad de México**, en su Artículo 3° establece que la Ciudad de México asume el principio de la rectoría del ejercicio de la función pública apegada a la ética, la austeridad, la racionalidad, la transparencia, la apertura, la responsabilidad, la participación ciudadana y la rendición de cuentas con control de la gestión y evaluación.

En su Artículo 7°, establece, entre otras cosas, el derecho de las personas a la buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad y calidad. Asimismo, mandata el derecho de las personas al libre acceso a la información plural, suficiente y oportuna, así como a producirla, buscarla, recibirla y difundirla por cualquier medio.

En su Artículo 10°, establece el derecho de toda persona a participar en un desarrollo económico, social, cultural y político en el que puedan realizarse plenamente todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

En su Artículo 15°, se garantiza el derecho a la Ciudad a través de instrumentos de planeación, jurídicos, administrativos, financieros, fiscales y de participación ciudadana para hacer efectivas las funciones social, económica, cultural, territorial y ambiental de la ciudad.

Finalmente, en su Artículo 25° se garantiza el derecho de los ciudadanos de participar en la resolución de problemas y temas de interés general y en el mejoramiento de las normas que regulan las relaciones en la comunidad, a través de los mecanismos de democracia directa y participativa reconocidos en la Constitución.

Asimismo, establece la obligación de las autoridades de garantizar la democracia participativa, entendida como el derecho de las personas a incidir, individual o colectivamente, en las decisiones públicas y en la formulación, ejecución, evaluación y control del ejercicio de la función pública.

CUARTO. Que la **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México** en su Artículo 36°, establece que, entre las atribuciones de la Secretaría de Movilidad se encuentra realizar los estudios necesarios sobre las vías, la infraestructura, los medios de transporte correspondientes, el tránsito de vehículos y peatones, a fin de lograr una mejor utilización de la infraestructura vial y de transporte de personas y de carga que conduzca a la eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

En su Artículo 38°, establece que entre las atribuciones de la Secretaría de Obras y Servicios se encuentra vigilar y evaluar la contratación, ejecución y liquidación de las obras y servicios de su competencia, conforme a las leyes aplicables.

QUINTO. Que la **Ley de Participación Ciudadana de la CDMX** en sus Artículos 3° al 7°, define la participación comunitaria; obliga a las autoridades a informar, consultar, realizar audiencias públicas deliberativas y rendir cuentas ante la ciudadanía sobre recursos y políticas públicas; reconoce el compromiso compartido entre gobierno y sociedad para participar en los asuntos públicos; y, enumera los mecanismos de participación, como

consulta ciudadana, colaboración ciudadana, asambleas y comisiones comunitarias.

En su Artículo 10°, reconoce el derecho de las personas vecinas a proponer acuerdos, ser informadas, emitir opinión y tener acceso a la información sobre obras públicas.

En su Artículo 15°, establece la obligatoriedad de las autoridades a promover cursos, formación y difusión de los valores de la participación ciudadana y sus mecanismos.

En sus Artículos 50° al 52°, regula el instrumento de consulta ciudadana, como una herramienta mediante la cual las autoridades deben someter a consideración de la población proyectos con impacto trascendental.

Asimismo, en su Artículo 54° define los elementos constitutivos necesarios para que un tema sea considerado de impacto trascendental.

SEXTO. Que la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** en su Artículo 5°, define la movilidad como 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 la Ley para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

En su Artículo 6°, establece la obligación de las autoridades acerca de las consideraciones que debe contemplar para el establecimiento de la política pública en la materia, entre las que se encuentran el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

En su Artículo 7°, enuncia los principios que deberá seguir la administración pública al diseñar e implementar la política, acciones y programas en materia de movilidad, entre los que se encuentran: seguridad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad, participación y corresponsabilidad social e innovación tecnológica.

Finalmente, en su Artículo 12°, establece las atribuciones de la Secretaría de Movilidad en la planeación de proyectos de transporte, entre las que se encuentra la constitución de comités en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y la planeación de vialidades.

SÉPTIMO. Que el **Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México** en su Artículo 25, establece las herramientas para el seguimiento, evaluación y control de la política, programas y proyectos en materia de movilidad, entre los que se encuentran la encuesta ciudadana y la consulta ciudadana, esta última, definida como herramienta que utiliza la Secretaría de Movilidad para obtener la opinión de la ciudadanía, respecto a los proyectos de movilidad que tengan un impacto significativo en los desplazamientos de los habitantes de la Ciudad.

OCTAVO. Que, considerando el esfuerzo institucional que se realiza actualmente en el impulso a la construcción del sistema de Cablebús, como opción de movilidad alternativa, resulta importante contar con el consenso de la sociedad en el desarrollo de mejores pautas de planeación que resulten en servicios de transporte público óptimos para los capitalinos.

NOVENO. Que, en seguimiento a lo establecido por la normatividad en la materia, es fundamental que las autoridades brinden espacios de participación ciudadana en la toma de decisiones que impliquen políticas de desarrollo urbano para la construcción de proyectos de impacto trascendental.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de ese Honorable Congreso, el siguiente punto de acuerdo:

ÚNICO.- SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, EN COLABORACIÓN CON LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE, EN APEGO A LO ESTABLECIDO POR LA LEY DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INSTRUMENTEN MECANISMOS INFORMATIVOS, CONSULTIVOS Y DELIBERATIVOS, DIRIGIDOS A LOS HABITANTES DE LAS COLONIAS QUE RESULTARÁN DIRECTAMENTE AFECTADAS CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 5 DE CABLEBÚS; A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO A LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS QUE MARCA LA LEY, EN LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE PROYECTO DE IMPACTO TRASCENDENTAL PARA LOS VECINOS DE BENITO JUÁREZ, ÁLVARO OBREGÓN Y LA MAGDALENA CONTRERAS Y, PARTICULARMENTE, A LOS QUE HABITAN EN LAS COLONIAS COLINDANTES A LAS ESTACIONES PROYECTADAS.



Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 09 días del mes de abril de 2026.

ATENTAMENTE

Lizzette Salgado Viramontes

DIPUTADA LIZZETTE SALGADO VIRAMONTES

| Certificado de firma | | 09/04/2026 12:19 |
|--|--|------------------|
| Documento electrónico | Solicitante del proceso de firma Almacenado | |
| Identificador: 69D7ED1254119E04DA74EDA3 | Nombre: Lizzette Salgado Viramontes | |
| Nombre y extensión: LSV PDA Consulta Cablebús.pdf | Compañía: SR LUZ SA DE CV | |
| Descripción: | Correo electrónico: lizzette.salgado@congresocdmx.gob.mx | |
| Cantidad de páginas: 3 | Teléfono: | |
| Estado: Firmado | Dirección IP: 2806:370:9b42:1c4b:2cf1:f20b:8ddc:e198 | |
| Firmantes: 1 | Fecha y hora de emisión | |
| Huella digital del contenido del documento original: | (America/Mexico_City): | |
| e3db007cab9e0f2cc06729f72bbcab5b98d2cfe5802ec4367ca54093bea9f5e | 09/04/2026 12:17 | |
| Huella digital del contenido del documento firmado: | | |
| 1540df04aeecdf57d9799cb458f44a7db2f94fb976699b75dbb36d2816bee718 | | |

| Constancia de conservación del documento firmado | |
|---|---|
| Información de la constancia NOM-151 | Información del emisor de la constancia NOM-151 |
| Fecha de emisión: | Prestador de Servicios de Certificación (PSC): |
| 09/04/2026 18:19:26 UTC (09/04/2026 12:19:26 Hora local de la Ciudad de México) | PSC WORLD S.A. DE C.V. |
| Nombre y extensión: | Certificado PSC válido desde: 2017-07-19 |
| 71416a12-4c60-4ce6-9f96-38912abf6ac6.cons | Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19 |
| Huella digital contenida en la constancia: | |
| 1540df04aeecdf57d9799cb458f44a7db2f94fb976699b75dbb36d2816bee718 | |

| Firmantes | | |
|---|--|----------------------------|
| Firmante 1. Lizzette Salgado Viramontes | | |
| Atributos | Firma | Fecha |
| Tipo de actuación: Por su Propio | ID: 69D7EDA5828F7D05AD3DDE3C | Enviado: 09/04/2026 |
| Derecho | IP: 2806:370:9b42:1c4b:2cf1:f20b:8ddc:e198 | 12:18:35 |
| Compañía: | | Aceptó Aviso de |
| Método de notificación: Correo | | Privacidad: 09/04/2026 |
| Correo: | | 12:19:07 |
| lizzette.salgado@congresocdmx.gob.mx | | Visto: 09/04/2026 12:19:17 |
| Teléfono: | | Confirmado: |
| Emisor de la firma electrónica: | <i>Firma con texto</i> | 09/04/2026 12:19:18.022 |
| Dibujada en dispositivo | <i>Lizzette Salgado Viramontes</i> | Firmado: |
| Plataforma: https://app.con-certeza.mx | | 09/04/2026 12:19:18.024 |

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

