

Palacio Legislativo de Donceles, 04 de noviembre de 2024

**DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA,**  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,  
III LEGISLATURA.  
P R E S E N T E

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE OBVIA Y URGENTE RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL DIRECTOR GENERAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS, AMBOS DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, DE CONFORMIDAD CON LAS FACULTADES QUE LES CONFIERE LA NORMATIVIDAD EN LA MATERIA, LLEVEN A CABO DE FORMA COORDINADA, DE ACUERDO CON SU DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA, LOS ESTUDIOS PARA DETERMINAR LA VIABILIDAD DE IMPLEMENTAR UNA NUEVA LÍNEA DE LA RED DE TROLEBÚS QUE RECORRA EL SURESTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON UNA RUTA CETRAM “TAXQUEÑA-UAM CAMPUS XOCHIMILCO” EN BENEFICIO DE LOS RESIDENTES DE COYOACÁN Y DE LA COMUNIDAD ESTUDIANTIL DE ESA ZONA.**

El que suscribe, Diputado **PAULO EMILIO GARCÍA GONZÁLEZ**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, 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, y Apartado D, inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 3, 4, fracción XXXVIII, 13, fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción XXXVIII, 79, fracción IX, 94, fracción IV, 99, fracción II, 100, 101, 123, 173, fracción II, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración el presente punto de acuerdo al tenor de los siguientes:

## ANTECEDENTES

A finales del siglo XIX, en la Ciudad de México se dio una gran importancia al mejoramiento del transporte público urbano. De acuerdo con información presentada por el Gobierno de la Ciudad de México, el primer intento fue significativo al cambiar la tracción animal por la eléctrica. Esto fue autorizado a través del Acuerdo del 20 de febrero de 1881, expedido por el Ayuntamiento, que a su letra señala:

*“Única.- Dígase al administrador general de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal que el Ayuntamiento concede a esa Compañía autorización para que adopte la tracción eléctrica y que para en las calles pueda sostener, por medio de ménsula y columnas de fierro los conductores eléctricos; limitando por ahora esa autorización a una sola vía, y reservándose el Ayuntamiento la facultad de fijar las condiciones definitivas para permitir el empleo de la tracción eléctrica y aún para negarlo por completo después de que se hayan hecho los ensayos prevenidos por la Secretaría de Fomento.”*

En mérito de lo anterior, fue que se apertura la renovación del transporte urbano. De los antecedentes sobre la utilización de un transporte alterno, quince años después, el 14 de abril de 1896, es decir casi trece décadas, o sea más de ciento veinte años al 2024, la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito Federal, pidió permiso al Ayuntamiento para cambiar en algunas de sus líneas, la tracción animal por la eléctrica.

Para llegar a lo anterior, se llevaron a cabo una serie de estudios acerca de las ventajas e inconvenientes que podía ocasionar este cambio a la ciudad; lo que se obtuvo de resultado fue que el uso de este tipo de tracción conservaba mejor el pavimento, además de que se fraccionarían los trenes de modo que pudieran salir con más frecuencia, lo cual representó en ese momento, una gran ventaja para las personas usuarias.

Fue sino hasta el 15 de enero de 1900, que se concretizaron las acciones para explotar este tipo de sistema de tracción, lo que llevó a inaugurarse la línea de la Ciudad de México a Tacubaya, iniciando el servicio al público al día siguiente.

El día 1 de marzo de 1901, la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, estuvo a cargo de la explotación de varias rutas que en su momento realizaba la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal; hecho que se consolidó en el año de 1907 y que adquirió vigor para el desarrollo de esta red de transporte novedoso en todo el Distrito Federal.

Años después -1920-1945- se tuvieron algunas problemáticas con la Compañía de Tranvías de México, por lo que, por Decreto del 31 de diciembre de 1946, se creó la Institución Descentralizada de Transporte Eléctrico del Distrito Federal, quien adquirió todos los bienes de las empresas Compañía de Tranvías de México, S.A., Compañía Limitada de Tranvías de México y de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal.

A los tres años siguientes, el Congreso de la Unión emitió un decreto por el que se creó la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público, denominada “Servicio de Transportes Eléctricos del D.F.”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1956, abrogando el ordenamiento publicado en el año de 1946.

Durante la última década, con la operación de los Corredores Cero Emisiones, el Servicio de Transporte Eléctricos de la Ciudad de México, se ha trabajado para consolidarse como una alternativa de transporte, lo cual contribuye para construir un corredor ecológico que genera evidentes beneficios para la población.

En los años 2019 y 2021, se llevó a cabo la adquisición de 193 nuevas unidades de trolebús, con lo cual se realizó una inversión significativa para la sustitución de la vía de la línea del Tren Ligero y se incrementaron el número de líneas en operación.

Para 2024, el Gobierno de la Ciudad de México, elaboró un anteproyecto para hacer una línea del Trolebús que corra por la Avenida Aztecas para que conecte con la parte de la zona de los Pedregales de Coyoacán con la terminal de Tasqueña, que ayudará a conectar la Avenida del Imán con el Eje 10.

Es importante destacar que la Agencia Digital de Innovación Pública del Gobierno de la Ciudad de México, creó una aplicación móvil para teléfonos inteligentes desarrollada que concentra en una sola plataforma digital el acceso y las funciones móviles generadas por la Ciudad de México.

Entre ella, se encuentra el Módulo Movilidad integrada, que ayuda a la población a conocer el mapa interactivo de las líneas de transporte de la Ciudad de México, lo que conlleva a tener una Ciudad cada día más moderna.

- **Movilidad integrada:** el mapa interactivo de movilidad integrada en el que podrás ver las líneas del metro, Metrobús, Trolebús, Tren ligero, Cablebús, RTP y Transporte concesionado. Conoce los tiempos de llegada del Metrobús y RTP.

## PROBLEMÁTICA

El sistema de Trolebús es uno de los sistemas de transporte público incorporado a la red de movilidad integrada que realiza sus actividades a partir de vehículos eléctricos. La ventaja de este transporte es que abarata los costos, reduce los tiempos de traslados y las emisiones de gases contaminantes producto de la combustión. Este sistema se compone de varias rutas, consideradas en dos grandes ejes: Norte-Sur y Este-Oeste. Este sistema beneficia mensualmente en promedio a 5 millones<sup>1</sup> de habitantes de la Ciudad de México que utilizan este medio de transporte para ir a sus lugares de trabajo, estudio y habitación.

La falta de transporte público se ha convertido en un problema significativo para las y los estudiantes, quienes a diario deben caminar varios kilómetros para llegar a la escuela. Esta situación es generadora de mucho estrés, además de provocar que en ocasiones las y los estudiantes lleguen tarde a sus clases, así como a sus hogares a su regreso.

Si bien es cierto, que las y los estudiantes que utilizan el transporte público gastan menos dinero, lo cierto es que invierten mucho más tiempo por la falta de transporte ya que en algunas localidades es insuficiente.

Una de las principales problemáticas que enfrentan las y los alumnos de todos los grados de estudio, es la distancia que existe entre sus centros de estudio y sus hogares, presentando múltiples problemáticas según la distancia entre las cuales las personas realizan sus actividades en estos dos sitios.

De tal manera, uno de los objetivos que debiera de enfocarse, es sobre la infraestructura en materia de movilidad, para poder trasladar a las y los jóvenes estudiantes, haciéndose énfasis el nivel medio superior y superior de las escuelas y universidades públicas de la Ciudad de México.

Para el caso particular planteado, en el sur de la Ciudad de México, en la Demarcación Territorial de Coyoacán, encontramos a la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Campus Xochimilco, que atiende a estudiantes de toda la ciudad (e incluso de la República); tiene dentro de sus áreas cercanas la atención de habitantes de las alcaldías Coyoacán, Tláhuac y Xochimilco. De éstas, las colonias más cercanas a esta universidad son parte de la alcaldía Coyoacán. Entre ellas podemos encontrar las colonias Villa Quietud, Unidad Habitacional ISSFAM 8,

---

<sup>1</sup> Datos de INEGI:

[https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/notasinformativas/2021/ETUP/ETUP2021\\_08.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/notasinformativas/2021/ETUP/ETUP2021_08.pdf)

Granjas Coapa, CTM IX y CTM X, Santa Cecilia, Los Girasoles, por mencionar algunas de las más cercanas.

Al respecto, esta universidad recibe en sus accesos inmediatos la cobertura del sistema de transporte concesionado de las siguientes rutas:

- Por Canal Nacional:
  - Ruta 112, Ramal 139: Metro Taxqueña a Reclusorio Oriente.
  - Ruta 84, Metro Taxqueña a Unidad Ignacio Chávez.
  
- Por Calzada del Hueso:
  - Ruta 112, Ramal 156: Col. Conchita a Metro Taxqueña.
  - Ruta 112, Ramal 72: Reclusorio Oriente – Magdalena Contreras.
  - Ruta 50: Metro General Anaya – Mixquic.
  - Ruta 50: Metro General Anaya– Col. Del Mar.
  - Ruta 50: Metro General Anaya – Tulyehualco- Ayotzingo.
  - Ruta 50: Metro General Anaya – Peña Alta.
  - Ruta 94: Metro Taxqueña – Tláhuac
  - Ruta 94: Metro Taxqueña – Ampliación La Concha Tempiluli.
  - Ruta 95: Metro C.U – Sauzales CETRAM Canal Nacional.

Las estaciones más cercanas de los diversos sistemas de transporte del sistema de movilidad integrada son las siguientes:

- En el sistema de Metrobús, las estaciones más cercanas es Calzada del Hueso, de la línea 5.
- En el sistema de Transporte Colectivo Metro, la estación más cercana en la línea 2 es Taxqueña y en la Línea 12 es Periférico Oriente.
- Por parte del Tren Ligero, la estación más cercana es Periférico.

Como parte de las demandas de las y los vecinos de las colonias de Culhuacán, CTM, y algunas de las previamente mencionadas, se solicita llevar a cabo un dictamen de factibilidad para la expansión de las rutas de transporte público para el beneficio de las y los habitantes de colonias del sureste de la Ciudad de México que a su vez permitiría la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero al permitir que más personas utilicen el transporte público eléctrico para llegar a sus

centros de estudio y además, ayudaría a conectar a más usuarios al sistema de movilidad integrada de la Ciudad de México.

Por ello, se propone que, dentro de los proyectos a desarrollar en materia de movilidad, exista un dictamen de factibilidad, así como de disponibilidad presupuestaria para que se considere la ruta de Trolebús **“Taxqueña-UAM Campus Xochimilco”** en el sureste de la Ciudad de México, con las siguientes especificaciones:

- Taxqueña – Paradero.
- Miramontes, esquina con Calzada de Taxqueña.
- Miramontes, esquina con Avenida 3.
- Miramontes, esquina con Avenida Santa Ana.
- Calzada la Virgen esquina con Ejido San Francisco Culhuacán.
- Calzada la Virgen esquina con Escuela Naval.
- Calzada la Virgen, esquina con Rosa María Siqueira.
- Calzada la Virgen, esquina con Eje 3 Oriente.
- Calzada la Virgen, esquina con Candelaria Pérez.
- NIMES, esquina con Canal Nacional.
- Canal Nacional esquina con Calzada de las Bombas. (UAM Xochimilco).

Esta ruta planteada tendrá una longitud aproximada de 10 kilómetros, lo que permitirá conectar a más habitantes de las colonias de Coyoacán a los sistemas de transporte público que son parte de la movilidad integrada, así como reducir los tiempos de traslado, los costes y las emisiones de gases de efecto invernadero producto de la circulación de vehículos motorizados.

La propuesta, descrita en el siguiente mapa, muestra los beneficios que tendrán principalmente los estudiantes de los diversos planteles educativos de nivel medio superior y superior (estrellas negras y rojas respectivamente) que se encuentran dentro de la zona de influencia de este proyecto de sistema de transporte eléctrico. Además, permite conectar los servicios ya existentes de la línea 7 del Trolebús con el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la línea 2 y el Metrobús en la Línea 5.

Más aún, una de las problemáticas más grandes del lado este de Coyoacán (a partir de Calzada de Tlalpan) es la dificultad de acceder si no se cuenta con un vehículo, debido a la falta de cobertura en los sistemas de movilidad de la Ciudad de México, lo que es apenas atendido por el sistema de transporte concesionado como se describió anteriormente y además reduce los tiempos de traslado de las zonas más alejadas de Coyoacán hacia los diferentes sistemas de transporte que existen en la Ciudad de México.



Estas opciones deben a su vez, priorizar otra infraestructura ya existente, como hospitales, escuelas o centros de reunión para los capitalinos de manera que, al facilitar la movilidad sustentable por medio del transporte público, se desincentive el uso del vehículo motorizado privado y se atienda la necesidad de aquellos que no poseen este tipo de bienes.

En consecuencia, a lo anteriormente expuesto, someto a consideración del pleno de este Congreso de la Ciudad de México, de urgente y obvia resolución, lo siguiente:

### CONSIDERANDOS

**PRIMERO.** Que el artículo 4o. de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, establece el derecho humano a la movilidad, incorporándose como un derecho en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

**“Art. 4o.- ...**  
(...)

*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*  
(...)”.

**SEGUNDO.** Que la Constitución de la Ciudad de México, en su artículo 13, apartado E, numerales 1 y 2, establecen el derecho a la movilidad, así como garantizar las medidas necesarias para el ejercicio de este derecho:

**“Artículo 13**  
**Ciudad habitable**  
(...)

**E. Derecho a la movilidad**

*1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*



*2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.*

*(...)*

**TERCERO.** Que la **Constitución Política de la Ciudad de México**, dispone en su artículo 16, apartado H, numerales 1, 3, incisos a, b y c, que la Ciudad de México, garantizará la movilidad de las personas y ejecutará las políticas necesarias para:

**“Artículo 16**  
**Ordenamiento territorial**  
*(...)*

*H. Movilidad y accesibilidad*

*1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.*  
*(...)*

*3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:*

*a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;*

*b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*

*c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;*

(...).”

**CUARTO.** Que el artículo 12, fracciones I, VI, VIII y XVIII, de la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, prevé que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, tiene la atribución para fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en esta capital, así como para llevar a cabo, las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes de transportes de pasajeros, así como los estudios necesarios para las adecuaciones de infraestructura vial, oferta y demanda del servicio público de transporte, entre otros:

**“Artículo 12.-** *La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*

*I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;*

*(...)*

*VI. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, que además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;*

*VII. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento;*

*(...)*

*XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;*

*(...).”*

**QUINTO.** Que el artículo 1, fracciones I y V del **Estatuto Orgánico del Servicio de Transportes Eléctricos (STE) de la Ciudad de México**, señala la naturaleza jurídica del STE, así como sus objetos en relación al sistema de Transporte Eléctrico y las facultades para la elaboración de estudios de factibilidad para la creación de nuevas líneas de Trolebús.

*“Artículo 1. El "Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México" es un Organismo Público Descentralizado creado mediante Decreto del 13 de diciembre de 1946, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de abril de 1947, con personalidad jurídica y patrimonio propio, de conformidad con la Ley de Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1956, cuyo objeto es:*

*I. La administración, planeación, diseño, implantación, operación y control de los sistemas de transporte público eléctrico adquiridos y establecidos por el Gobierno de la Ciudad de México;*

*(...)*

*V. Llevar a cabo el estudio, proyección, instalación de obra electromecánica, operación, mantenimiento; y en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios al construir nuevas líneas de transporte eléctrico en la Ciudad de México y su zona conurbada; y*

*(...)"*.

**SEXTO.** Que el Estatuto Orgánico del STE de la Ciudad de México, establece en el artículo 20, fracciones I y XXV, las atribuciones del Director General del Organismo, para la administración, planeación, diseño, implementación, operación del sistema de transporte público Trolebús, así como para presentar los proyectos de implementación o modificación de dicho sistema de transporte:

*“Artículo 20. La persona titular de la Dirección General, tendrá las facultades y obligaciones señaladas en la Ley de Creación, en el artículo 74 de la Ley, y además estará facultado expresamente para:*

*I. Administrar, planear, diseñar, implantar, operar, regular y controlar los sistemas de transporte público en Tren Ligero, Trolebús, Trolebús*

*Concesionado, Cablebús y de cualquier otra tecnología a cargo del Organismo;*  
(...)

*XXV. Presentar al Órgano de Gobierno, para su aprobación, los proyectos de implementación o modificación de sistemas de transporte público eléctrico de la Red de trolebuses, Trolebús Concesionado, Tren Ligero, Cablebús, y de cualquier otra tecnología a cargo del Organismo; siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos que, por su afinidad, puedan incorporarse a los que administra, regula, controla y opera el Organismo;*

(...)"

**SÉPTIMO.** Que el Gobierno de la Ciudad de México, entre sus políticas públicas se encuentra contar con corredores "Cero Emisiones" mediante el uso de trolebuses para el servicio de transportación de pasajeros sobre carriles confinados, coadyuvando así con la política del Gobierno de la Ciudad para construir un corredor ecológico que genere beneficios tangibles para toda persona que circule sobre esta vialidad.

Entre los ejes rectores de esta política de "Cero Emisiones", se encuentra:

- Mejoramiento de la vialidad para transporte público de pasajeros y automóviles privados
- Reducción del ruido y la contaminación
- Reducción en los tiempos de traslado durante el viaje
- Interconexión con otros modos de transporte
- Mejoramiento del entorno urbano sobre el Corredor Eje Central
- Incremento en la Seguridad de los usuarios y peatones
- Reducción del nivel de estrés
- Fortalecimiento en la confianza de la ciudadanía hacia el uso del transporte eléctrico

Por lo antes expuesto y motivado, someto a la consideración del Pleno de este Honorable Congreso, la presente **Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución**, bajo los siguientes:

## RESOLUTIVOS

ÚNICO. SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL DIRECTOR GENERAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS, AMBOS DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, DE CONFORMIDAD CON LAS FACULTADES QUE LES CONFIERE LA NORMATIVIDAD EN LA MATERIA, LLEVEN A CABO DE FORMA COORDINADA, DE ACUERDO CON SU DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA, LOS ESTUDIOS PARA DETERMINAR LA VIABILIDAD DE IMPLEMENTAR UNA NUEVA LÍNEA DE LA RED DE TROLEBÚS QUE RECORRA EL SURESTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON UNA RUTA CETRAM “TAXQUEÑA-UAM CAMPUS XOCHIMILCO” EN BENEFICIO DE LOS RESIDENTES DE LA DEMARCACIÓN TERRITORIAL DE COYOACÁN Y DE LA COMUNIDAD ESTUDIANTIL DE ESA ZONA.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Ciudad de México a los 04 días del mes de noviembre del año 2024.

**ATENTAMENTE**







**DIP. PAULO EMILIO GARCÍA GONZÁLEZ**  
Integrante del Grupo Parlamentario de  
**MORENA**

---

Título	Punto de Acuerdo Trolebús firmado
Nombre de archivo	Punto_de_Acuerdo_..._Trolebus_REV.pdf
Id. del documento	e62d797d99edd59ee78300a04a4d4d1f3836dd59
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

---

## Historial del documento

 ENVIADO	<b>11 / 11 / 2024</b> 15:05:24 UTC	Enviado para firmar a Ariana García (garciarivasariana6aa@gmail.com) por paulo.garcia@congresocdmx.gob.mx. IP: 200.68.183.19
 VISTO	<b>11 / 11 / 2024</b> 15:06:20 UTC	Visto por Ariana García (garciarivasariana6aa@gmail.com) IP: 200.68.183.155
 FIRMADO	<b>11 / 11 / 2024</b> 15:06:40 UTC	Firmado por Ariana García (garciarivasariana6aa@gmail.com) IP: 200.68.183.155
 COMPLETADO	<b>11 / 11 / 2024</b> 15:06:40 UTC	Se completó el documento.