



**ORIGEN ES
DESTINO**

2025

EL CABLEBÚS EN LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD

GETSEMANÍ GUEVARA ROMERO

EL CABLEBÚS EN LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Getsemaní Guevara Romero
2025

RESUMEN

La investigación busca analizar el impacto del Cablebús en la movilidad urbana de la Ciudad de México, considerando que la capital enfrenta desafíos de transporte debido a su alta población y conurbación. Se pretende determinar si dicho medio de transporte ha mejorado la conectividad en zonas marginadas y si realmente reduce los tiempos de traslado, o si se ha convertido en una mera atracción turística.

Contenido

I.	Introducción.....	1
	Problemática abordada.....	2
II.	Justificación.....	3
III.	Planteamiento del problema	5
IV.	Objetivo.....	8
V.	Marco teórico.....	9
VI.	Formulación de la hipótesis	27
VII.	Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis	29
VIII.	Conclusiones	47
	Posibles soluciones.....	49
IX.	Bibliografía.....	51

I. Introducción

La Ciudad de México, es una de las ciudades más pobladas del país, por lo que enfrenta diversos problemas y desafíos en materia de movilidad urbana; algunos de ellos asociados al tráfico, la congestión, la contaminación y la desigualdad en el acceso a sistemas de transporte eficientes, lo cual afecta directamente la calidad de vida de millones de personas. La situación se incrementa en puntos específicos de la ciudad, aquellos que son entradas a la ciudad de las zonas conurbanas; ya que hay un flujo significativo de personas que acceden a la capital para estudiar, trabajar y disfrutar de su oferta cultural. En respuesta a esta problemática, se han implementado diversas estrategias de modernización del transporte, como el Sistema de Movilidad Integrada.

En este contexto, el Cablebús se implementó en el 2021 en la CDMX como una solución estratégica para conectar zonas marginadas y mejorar la movilidad de sus habitantes. A diferencia de los sistemas de transporte convencionales, el Cablebús aprovecha el espacio aéreo, superando barreras geográficas y urbanísticas, y ofreciendo una opción de movilidad más rápida, segura y amigable con el medio ambiente. Sin embargo, la implementación del Cablebús plantea interrogantes sobre su efectividad real, su integración con otros sistemas de transporte público y su impacto a largo plazo en la movilidad urbana.

Por lo que, esta investigación busca analizar el impacto de este sistema en la movilidad de la CDMX. Con el fin de evaluar su eficacia para mejorar la calidad de vida de los residentes, en particular aquellos que habitan en las zonas donde opera este sistema de transporte. Para ello, se ha adoptado un enfoque metodológico mixto que combina métodos cuantitativos y cualitativos. Este enfoque permite obtener una visión integral del fenómeno, complementando el análisis objetivo de datos estadísticos con la comprensión de las experiencias y percepciones de los

usuarios. A través de este análisis exhaustivo, se pretende proporcionar información valiosa para la toma de decisiones en materia de políticas públicas de transporte urbano.

Problemática abordada

La problemática central de la investigación es el impacto que tiene el Cablebús en la movilidad de la CDMX. Es fundamental llevar a cabo esta investigación para evaluar objetivamente la implementación del Cablebús y determinar si ha contribuido a mejorar la calidad de vida de los residentes de las zonas en las que opera, así como comprobar si este sistema de transporte ha logrado integrarse eficientemente con otras opciones de movilidad. Lo cual brindará herramientas para las decisiones de futuras inversiones en infraestructura y políticas de transporte urbano en la ciudad.

II. Justificación

Es importante llevar a cabo una investigación sobre el impacto del Cablebús en la Ciudad de México, ya que es necesario determinar si hay una mejora en la movilidad de la población que habita en las zonas donde se han construido las tres líneas que operan actualmente, o bien, sólo se convirtió en una atracción turística. Desde el 2021 se comenzó a instaurar como el nuevo medio de transporte para los habitantes de la Ciudad de México y de las zonas conurbanas, se presentó como una innovación estratégica en la movilidad que terminaría con las problemáticas que se enfrentan la gran mayoría de los capitalinos; tales como el tráfico, la desigualdad en el acceso a transporte y las emisiones contaminantes.

Actualmente el Cablebús de la Ciudad de México cuenta con tres líneas; y en octubre de 2024, durante la toma de posesión de la actual Jefa de Gobierno de la CDMX, Clara Brugada, anunció en octubre de 2024 la creación de cinco nuevas líneas de dicho medio de transporte (Toribio, 2024). La implementación de los Cablebús se ha desarrollado hasta el momento en zonas periféricas y marginales, como Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Álvaro Obregón, lo cual responde a la necesidad de esas localidades a conectarse con el resto del sistema colectivo de transporte. De acuerdo con la página web del Gobierno de la CDMX (s.f.) “es un proyecto integral en materia de transporte público que disminuye desigualdades en los tiempos de traslado por medio de la oferta de un servicio adecuado a las necesidades de los habitantes de las zonas altas de la Ciudad de México” (en sección “Mi Cablebús”).

Es pertinente investigar los beneficios y desventajas del Cablebús en este momento crucial, en el que se tienen tres líneas operando y está la proyección de nuevas líneas. Se busca contribuir a la generación de investigaciones y estudios que evalúen la pertinencia de más líneas, así como el impacto que tienen en los

capitalinos que habitan las zonas involucradas. Es por ello que es fundamental para la investigación analizar cómo la implementación del Cablebús ha afectado los tiempos de traslado y la conectividad de los habitantes de las zonas en las que pasan las líneas operativas; así como estudiar la percepción pública para identificar áreas de mejora.

Finalmente, a partir de la investigación se podrán conocer el impacto que el Cablebús ha tenido, desde su implementación hasta la actualidad, y de esta forma se obtendrá una visión integral, desde una perspectiva social, que permitirá generar una opinión crítica sobre las implicaciones de la construcción de las nuevas líneas y así contribuir a futuras decisiones sobre políticas de movilidad en la ciudad. Ya que los resultados de la investigación darán bases que pueden influir en decisiones sobre inversiones en infraestructura y transporte urbano. Esto es especialmente relevante dado el contexto actual, donde las ciudades buscan soluciones innovadoras y sostenibles para enfrentar desafíos urbanos complejos.

III. Planteamiento del problema

La Ciudad de México enfrenta una gran problemática en cuestión de movilidad urbana, ya que no sólo es una de las ciudades más pobladas del país, a ello se le suma la población de las zonas conurbanas que se desplazan diariamente para estudiar, trabajar o incluso para tener acceso a las ofertas culturales de la capital. Esta situación desemboca en una ciudad caótica, con opciones de transporte deficientes e insuficientes, el tráfico congestionado, además de altas emisiones de contaminantes. Por lo que en múltiples ocasiones se ha intentado modernizar los medios de transporte en la capital.

Actualmente, se ha consolidado el Sistema de Movilidad Integrada de la Ciudad de México, se podría decir que hay un esfuerzo por parte del gobierno capitalino por mejorar la movilidad. Dentro de dicho sistema se encuentra el Sistema de Transporte Colectivo el Metro, el Metrobús, Trolebús, Tren Ligero, Ferrocarril Suburbano, Red de Transporte de Pasajeros (RTP), la Red de Corredores y el Cablebús. Este último fue introducido en 2021 como una solución innovadora para mejorar la conectividad de las zonas marginadas y facilitar el desplazamiento de sus habitantes (Gobierno de la CDMX, s. f.). Sin embargo, a pesar de su potencial como medio de transporte, persisten interrogantes sobre su efectividad real y su impacto en la vida diaria de los usuarios.

Uno de los problemas centrales es determinar si el Cablebús ha logrado reducir los tiempos de traslado y mejorar la calidad de vida de los residentes de las áreas en las que opera. Ya que existen preocupaciones sobre si este sistema se ha convertido en una mera atracción turística, desviando su propósito original de atender las necesidades de movilidad de la población local. Además, se han reportado fallas técnicas y problemas operativos que generan desconfianza entre los usuarios, lo que podría limitar su uso y aceptación. Para el desarrollo de esta investigación es fundamental realizar los siguientes cuestionamientos:

- ¿En qué medida el Cablebús ha logrado integrarse con otros sistemas de transporte público (Metro, Metrobús, RTP) para crear una red de movilidad más eficiente y accesible en la CDMX?
- ¿Cuál es el impacto del Cablebús en la reducción de la congestión vehicular en las zonas donde opera, y cómo se compara con otras alternativas de transporte público?
- ¿Cuál es la percepción de los usuarios sobre la seguridad, comodidad y confiabilidad del Cablebús en comparación con otros medios de transporte?
- ¿Es funcional y pertinente construir más líneas de Cablebús en la CDMX?
- ¿En qué medida el Cablebús ha transformado la imagen y la percepción de las zonas marginadas donde opera, y cómo se ha empleado como una herramienta para promover el turismo?

Se desarrollará una investigación con enfoque mixto. La primera fase será cuantitativa, a partir de la recopilación de datos estadísticos de fuentes oficiales, para analizar objetivamente el flujo vehicular, los tiempos de traslados, el número de usuarios y población beneficiada, así como otros indicadores relevantes en las zonas donde opera el Cablebús. Para ello se consultarán datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Secretaría de Movilidad de la CDMX.

La segunda fase se realizará una parte cualitativa, con énfasis en el análisis de documentos relevantes, como comunicados oficiales, notas de prensa, informes técnicos, estudios de impacto y planes de desarrollo urbano, para obtener información contextual; así como la implementación de una entrevista a personas que han empleado el medio de transporte. Lo cual permitirá explorar en profundidad las experiencias, percepciones y opiniones de los usuarios y otros actores relevantes sobre el Cablebús. Algunos de los documentos que emplearán son: *Programa Integral de movilidad de la Ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico*

Técnico, publicado por la Secretaría de Movilidad del Gobierno de la CDMX; *Acceso a la ciudad y disminución de la desigualdades a partir de la implementación del Cablebús en la Ciudad de México*, estudio realizado por la Universidad Autónoma de México Azcapotzalco (UAM Azcapotzalco); *Análisis de la información disponible sobre el sistema de movilidad en la Ciudad de México*, publicado por Info CDMX; *Lecciones aprendidas en la implementación del Cablebús*, informe del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); y *Análisis del Cablebús Línea II, como transporte público urbano y su impacto en la percepción de bienestar de la población periférica de la Alcaldía Iztapalapa*, tesis de la Maestría en Ciencias de la Sostenibilidad de la UNAM. Así como notas publicadas en algunos medios de comunicación como: ADN 40, Animal Político, El Financiero, entre otros.

En resumen, el planteamiento del problema radica en la necesidad de evaluar exhaustivamente el impacto del Cablebús en la movilidad urbana, así como su efectividad como herramienta para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México. Esta investigación busca responder a estas preguntas fundamentales para proporcionar información que guíe futuras decisiones sobre políticas públicas en materia de transporte y movilidad. Sin embargo, es un primer acercamiento, en el que no se abarcará el impacto socioeconómico del Cablebús y los efectos sobre el medio ambiente.

IV. Objetivo

El objetivo general de la investigación es analizar el impacto del Cablebús en la movilidad urbana y su eficacia para mejorar la calidad de vida de los residentes de la Ciudad de México, específicamente de los habitantes de las zonas en las que opera el Cablebús. Esta investigación busca aportar datos y análisis que sirvan de base para evaluar las políticas públicas y a partir de ello, valorar la implementación de las futuras líneas.

Dentro de la investigación se cumplirán los siguientes objetivos:

- Determinar en qué medida el Cablebús se ha integrado con otros sistemas de transporte público, como el Metro, el Metrobús y la RTP, para crear una red de movilidad más eficiente y accesible en la Ciudad de México.
- Evaluar el impacto del Cablebús en la reducción del tráfico en las áreas donde opera.
- Determinar la percepción de los usuarios con respecto a la seguridad, la comodidad y la confiabilidad del Cablebús en comparación con otros medios de transporte.
- Analizar el éxito del Cablebús en la Ciudad de México para saber si es pertinente la creación de más líneas.
- Evaluar en qué medida el Cablebús se ha utilizado como herramienta para promover el turismo.

Estos objetivos permitirán obtener una visión integral sobre el impacto del Cablebús, desde una perspectiva social.

V. Marco teórico

La implementación de servicios de nuevos servicios de transporte no es algo nuevo, sin embargo, es importante definir determinados conceptos que se retoman a lo largo de la investigación, tales como: crecimiento demográfico, periferias y movilidad urbana. De igual manera, dar un panorama general sobre el origen del problema de movilidad que se vive en la Ciudad de México; y del Cablebús o Teleférico, un sistema de transporte que en los últimos años se ha introducido en algunas ciudades de América Latina. Este apartado se finalizará con un breve análisis de otras investigaciones que se han realizado sobre el impacto y funcionalidad del Cablebús en la CDMX.

Es importante determinar los conceptos claves de esta investigación:

- **Crecimiento demográfico**

Para definirlo se retoma el artículo *El estudio del crecimiento de las poblaciones humanas* de Abelardo Hernández Millán (1996). En donde desarrolla la explicación demográfica sobre cómo se determina la tasa de crecimiento de poblaciones humanas; propone que es a partir de la observación por cierto lapso de tiempo y en el que la población aumenta, es decir el número de nacimientos es mayor que el de defunciones y se le puede sumar las personas no nacidas en el territorio que llegan a radicar en él, es decir hay un desplazamiento de personas.

Cabe señalar que el crecimiento urbano conlleva una serie de riesgos, de acuerdo al medio digital Sostenibilidad para todos (s.f.) ya somos más de 8.000 millones de personas viviendo en el planeta, está sobrepoblación es un reto para el mundo por la sobreexplotación de recursos que implica. De igual forma detalla las consecuencias directas al aumento de la población, tales como:

- Agotamiento de recursos naturales: El consumo aumenta de manera desigual y desmedida. El planeta tiene una capacidad limitada para generar materia prima, resultando en un déficit anual de recursos naturales. Lo que generará conflictos territoriales por el abastecimiento de agua y puede derivar en tensiones geopolíticas que den lugar a guerras.
- Degradación del medio ambiente: El consumo desmedido de recursos naturales y la producción de energía a partir de combustibles fósiles tienen un impacto negativo en el planeta. Esto incluye deforestación, desertización, desaparición de especies, cambios en el ciclo del agua y calentamiento global debido a la emisión de gases de efecto invernadero.
- Aumento del desempleo: Una alta oferta de trabajadores frente a una demanda limitada de puestos de trabajo puede resultar en altas tasas de desempleo. Lo que generará ambientes menos seguros por índices de violencia
- Aumento del costo de vida: La escasez de recursos, la acumulación de personas en espacios limitados y la falta de dinero pueden provocar un aumento en el costo de vida.
- La despoblación de las zonas rurales en favor de las ciudades: Genera que existan cada vez más infraestructuras infrautilizadas por culpa de las migraciones en esas áreas rurales y una naturaleza, antes domesticada, cuyo ecosistema empeora ahora sin el cuidado del ser humano.

- **Periferia urbana**

De acuerdo al artículo *La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos* de los investigadores Daniel Hiernaux y Alicia Lindón (2004) la palabra periferia,

en el lenguaje urbano, está asociada a las palabras: arrabal y suburbio. Tienen un acercamiento, ya que hacen referencia a las zonas de expansión de la ciudad a expensas de tierras de vocación rural, aunque no exclusivamente, toda vez que en muchas ciudades latinoamericanas la expansión urbana se ha constituido por anexión al continuo urbano de antiguos poblados. Sin embargo, tienen importantes diferencias las tres palabras, las cuales no son ajenas a la historicidad de los fenómenos que denotan. Señalan que la teoría social latinoamericana de la década de 1960

trajo una nueva lectura del espacio mundial, sobre todo a través de la dualidad entre espacios centrales y espacios distantes. Esto terminó imponiendo la antinomia centro/periferia como eje principal de análisis de todas las relaciones entre diferentes espacios. ...La dicotomía centro/ periferia remite a un mundo ordenado diferencialmente por el capitalismo, donde el centro y la periferia son las dos componentes de un orden social sustentado en una evidente desigualdad, tanto económica como social, política y territorial.

Otro punto importante en la conceptualización de las periferias fue en la década de 1970, pues los estudios urbanos comenzaron a relacionar

la periferia con el lugar de residencia de los sectores populares, es decir, los oprimidos por el capitalismo. Así, la urbanización periférica se formó con las personas que migraron de sus poblaciones de origen rural hacia las afueras de la ciudad. (Hiernaux & Lindón, 2004, pp. 111-112).

Se puede concluir que el crecimiento de las periferias urbanas en México responde a dicha definición y se han caracterizado históricamente por ser espacios de pobreza, que en un inicio fueron habitados por personas provenientes de zonas rurales que buscaban lograr un cambio en sus condiciones económicas y sociales. En ellas, hay grandes deficiencias de

servicios públicos, como problemas de accesibilidad, transporte público y movilidad afectando a miles de personas en su cotidianeidad.

- **Movilidad urbana**

Para definir movilidad urbana, se pondrá como punto de partida a Vincent Kaufmann, quien la define como “la forma en que los individuos recorren distancias para desplegar en el tiempo y en el espacio las actividades que conforman sus estilos de vida” (Kaufmann, 2021, citado en Cuadros, 2022, p.7). Situando estos desplazamientos en las ciudades, se podría decir que la movilidad urbana se refiere al movimiento de las personas dentro del territorio, por lo que abarca los sistemas de transporte, las obras de circulación y las alternativas de desplazamiento que existen en una ciudad. Es un aspecto fundamental de la vida urbana que facilita la comunicación diaria entre las distintas partes de la ciudad e influye en la calidad de vida, la seguridad y la productividad de sus habitantes.

En la CDMX, la movilidad está considerada dentro de su marco jurídico. En la Constitución Política de la Ciudad de México, en el artículo 13 dedicado a hacer la ciudad habitable, la fracción E está dedicada al derecho a la movilidad y señala:

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión 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. (Constitución Política de la Ciudad de México, 2017, art.13, fr. e)

Por lo cual la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) del Gobierno de la CDMX generó el Programa Integral de Movilidad 2020-2024 de la Ciudad de México (PIM 2019-2024), para continuar desarrollando medidas para garantizar el derecho de los ciudadanos mediante un diagnóstico de los patrones de movilidad, así como de la oferta de infraestructura y servicios disponibles.

El problema de movilidad en la CDMX y la Zona Metropolitana de la CDMX

Antes de abordar dicho Programa Integral de Movilidad 2019- 2024, es necesario contextualizar el problema de movilidad en la CDMX. El crecimiento de la capital no es un problema nuevo, desde finales de la década de los sesenta había una preocupación por el incremento en el índice de migración. De acuerdo con un estudio realizado por la Cámara de la Industria y el Comercio (Ordorica-Mellado, 1976), en el periodo de 1960 a 1970 la tasa de crecimiento fue de 3.4%; la preocupación se centró en que si se mantenía el mismo ritmo de crecimiento la población se duplicará en 20 años. La sobrepoblación era un gran riesgo, porque podría incrementar varias problemáticas que ya se vivían en esas décadas, como: el desempleo, la falta de vivienda, los asentamientos informales, la pobreza y la ineficiencia del transporte colectivo.

El crecimiento de la CDMX desembocó en los asentamientos en las zonas periféricas de la capital. De acuerdo con la tesis de Sebastián Tinoco Fabila (2022) la periferia en la Ciudad de México tuvo uno de sus más altos crecimientos entre 1970 y 1990 con una ampliación territorial de más de 30 kilómetros de centro y un aumento del área urbana. Lo cual generó la agudización de la segregación

socioeconómica. Las zonas periféricas enfrentan los siguientes problemas: la deficiencia de servicios, la falta de cohesión social y la falta de apropiación del espacio; lo que propicia condiciones de marginación más alta para ciertos grupos de la zona, además de condiciones de violencia más altas en comparación a otras zonas de la ciudad.

En el Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad 2020-2024 de la Ciudad de México (Secretaría de Movilidad [SEMOVI], 2020) se describe a la Ciudad de México como un complejo conglomerado urbano que forma parte de la región metropolitana más poblada del país: la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. La cual está integrada por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y el municipio de Tizayuca, Hidalgo. De igual forma, destaca que los municipios de la periferia crecen a una velocidad mayor que los correspondientes a la Ciudad de México, de tal forma que el área construida (la mancha urbana) ha desbordado los límites administrativos y metropolitanos hacia distancias cada vez más lejanas. Lo cual provoca un aumento constante de las necesidades de movilidad y transporte de la población y representa una presión para la provisión de servicios de movilidad para quienes transitan y realizan viajes de escala metropolitana.

En el censo del año 2020 elaborado por Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021) se reportó que la población de la Ciudad de México fue de 9,209,944 habitantes. Esto representa el 7.3% de la población total del país; es una de las ciudades más pobladas del país. Como se mencionó anteriormente uno de los principales desafíos que se enfrentan con el incremento demográfico de la CDMX y la Zona Metropolitana es la deficiencia en su conectividad y movilidad. Al ubicarse en la CDMX las fuentes de empleo, educación y recreación, orillan a que diariamente los habitantes de las zonas conurbanas hagan desplazamientos; los cuales se realizan desde el Estado de México y los límites con Hidalgo, hacia

diversas zonas de la Ciudad de México; principalmente hacia el centro. Ante esto, la ciudad enfrenta un caos vial, el tráfico va en incremento y se le suma que el sistema de transporte masivo tenga una alta demanda y no logré cubrir las necesidades de la población.

En el Diagnóstico Técnico del PIM del 2020, se realizó un diagrama de las 5 categorías de la agrupación y clasificación geográfica de las alcaldías de la CDMX y los municipios del Estado de México y de Hidalgo que conforman la ZMVM. Estas cinco categorías son:

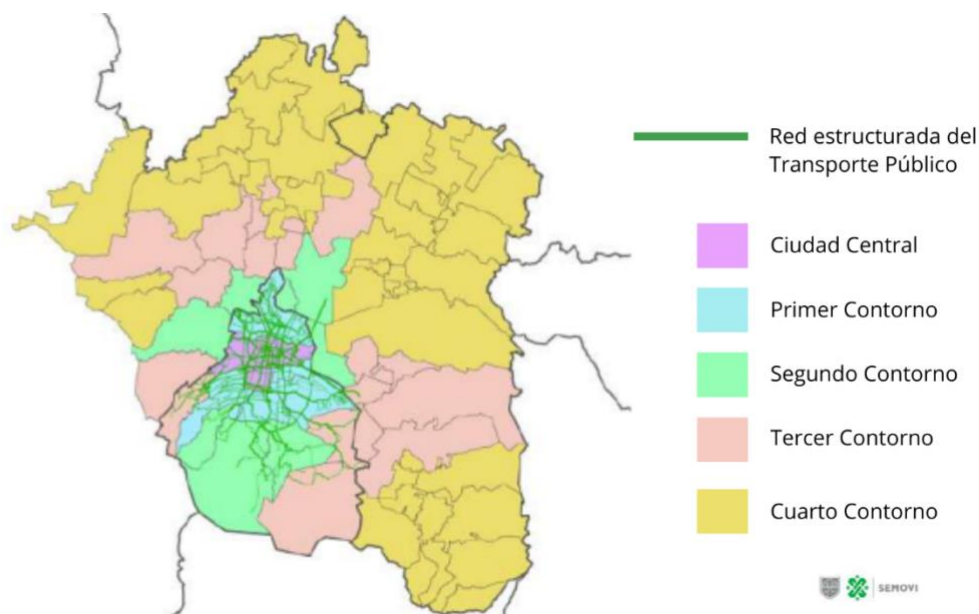
- **Ciudad Central**
Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza.
- **Primer Contorno**
Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Álvaro Obregón.
- **Segundo Contorno**
- Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco, Ecatepec de Morelos, Naucalpan de Juárez, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla de Baz.
- **Tercer Contorno**
Cuajimalpa de Morelos, Milpa Alta, Tláhuac, Atizapán de Zaragoza, Coacalco de Berriozábal, Cuautitlán, Chalco, Chicoloapan, Huixquilucan, Jaltenco, Nicolás Romero, Tecámac, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli y Valle de Chalco Solidaridad.
- **Cuarto Contorno**
El resto de los municipios de la ZMVM.

La categorización por contornos metropolitanos y la disponibilidad de las redes de transporte público masivo permiten analizar espacialmente el crecimiento metropolitano. **Como se observa en la Imagen 1**, las personas que viven o viajan en la Ciudad Central y el Primer Contorno (las zonas en las que se concentra la mayor oferta de movilidad) tienen más opciones para elegir su modo de transporte.

Mientras que las personas que viven en el Segundo, Tercer y Cuarto Contorno, tienen una menor disponibilidad de acceso.

Se puede concluir que el proceso de expansión de la ciudad representó también un desafío en cuanto a la movilidad de los habitantes que se asientan en las zonas alejadas y el de las personas que habitan en las orillas de la ciudad. Y es importante considerar que gran parte de esa población que vive fuera de la zona central de la Ciudad de México depende del transporte colectivo, y si bien el servicio es deficiente, en muchos casos es la única forma que tienen de trasladarse.

Imagen 1. Contornos Metropolitanos y Red Integrada de transporte público, 2020.



Fuente: Recuperada de SEMOVI, 2020.

De acuerdo con la Encuesta Origen- Destino en la Zona Metropolitana del Valle de México de 2017 (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2017), de los 19.38 millones de personas de 6 años y más de la Zona Metropolitana, poco más del 80% (15.63 millones) realiza al menos un viaje entre semana, y los viajes en sábado se reducen a 10.35 millones. La forma más común en que las personas que

viven en los Municipios conurbanos del Estado de México y Tizayuca, Hidalgo es por medio de transporte público. **Como puede verse en la Tabla 1** de la población que viaja entre semana 4.25 millones de personas emplea el transporte público (Colectivo, taxi, Metro, Metrobús o Mexibús); mientras que 1.73 millones de personas usan transporte privado (Automóvil, motocicleta, transporte escolar o de personal); 5.62 millones de personas caminan para llegar a sus destinos; y 0.23 millones de personas emplea la bicicleta.

Tabla 1. Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana, por tipo y modo de transporte

Tipo y modo de transporte	CDMX	Municipios conurbanos del Edo. México y Tizayuca
	Millones de persona	Millones de persona
Transporte público	3.71	4.25
Colectivo	2.55	3.55
Taxi (sitio, calle o aplicación)	0.59	0.48
Metro	1.33	1.05
Metrobús o Mexibús	0.35	0.27
Transporte privado	1.75	1.73
Automóvil	1.62	1.53
Otro	0.15	0.22
Caminar en la calle	4.68	5.62
Bicicleta	0.11	0.23

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2017.

Cabe mencionar que la Encuesta Origen- Destino en la Zona Metropolitana del Valle de México no se ha vuelto a realizar, por lo que no se tienen cifras actualizadas.

Pero es importante retomarlas ya que fueron el sustento para la creación del PIM 2019-2024.

Las últimas cifras que hay respecto a la movilidad en la Zona Metropolitana las publicó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el boletín titulado *Estadísticas de Transporte Urbano de Pasajeros*, (2025, 16 de enero), y señalan que, durante noviembre de 2024, los sistemas de transporte urbano de la Zona Metropolitana de la CDMX dieron servicio a 179.7 millones de pasajeras y pasajeros, cantidad 7.9 % mayor que la del mismo mes de 2023. La distancia que cubrieron estos sistemas fue de 29.5 millones de km, cifra que decreció 1.1 % en su comparación anual. **Como puede observarse en la Tabla 2**, el transporte que más se empleó en el 2024 fue el Sistema de Transporte Colectivo Metro, lo usaron 103.4 millones de personas; el Metrobús 39.2 millones; el Mexibús 10.9 millones; el Trolebús 8.8 millones; Red de Transporte de Pasajeros (RTP) 5.6 millones; el Tren suburbano 3.9 millones; el Cablebús 3.0 millones; y el Mexicable 1.4 millones.

Tabla 2. Pasajeras/os transportados en la CDMX, según sistemas de transporte urbano (2024)

Sistema de transporte urbano	Pasajeros transportados (millones)
Sistema de Transporte Colectivo Metro	103.4
Metrobús	39.2
Mexibús	10.6
Trolebús	8.8
Red de Transporte de pasajeros	5.6
Tren suburbano	3.9
Cablebús	3.8

Tren ligero	3.0
Mexicable	1.4

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2025.

Los anteriores también son considerados los principales medios de transporte. La clasificación del transporte en la ciudad de acuerdo a la Ley de Movilidad (2014) y el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 (SEMOVI, 2019) es la siguiente:

- Transporte masivo: Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús y el Servicio de Transportes Eléctricos en su modalidad de Tren Ligero.
- Transporte colectivo: Servicio de Transportes Eléctricos en sus modalidades de Trolebús, Nochebús y taxis eléctricos, RTP y los servicios de transporte concesionado que opera rutas de vagonetas, microbuses y autobuses, taxis y servicios de taxi mediante aplicación.
- Transporte individual: Sistema de Bicicletas Públicas ECOBICI y Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS) que engloba a bicicletas y monopatines eléctricos sin anclaje.
- Transporte complementario: Abarca los servicios de transporte individual de pasajero en motocicletas mototaxi y bicicletas bicitaxi

Si bien hay una gran oferta de transporte en la CDMX y zona conurbana, aún es insuficiente y poco eficaz. Puesto que los tiempos de traslado son grandes, hay un aumento en la congestión vial y es cada vez más notable la falta de orden en la circulación del transporte. Ante este contexto se creó el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 (SEMOVI, 2019) de la Ciudad de México, en el que además de realizar un exhaustivo análisis de la movilidad en la Zona Metropolitana, describe los sistemas de transporte de la Ciudad de México y determinó que la complejidad de los sistemas de movilidad de la Ciudad de México, en parte es derivado de la fragmentación del sector, tanto de la operación física, financiera y de imagen; así

como de las políticas de coordinación metropolitana, de uso de suelo y de desarrollo urbano. Esta falta de integración se refleja en la calidad de los viajes y genera severos problemas de desigualdad en el acceso a la ciudad. Por lo que, se consideró que la integración del sistema es uno de los puntos prioritarios a atender.

De igual forma destaca que hay una desigualdad latente que caracteriza los viajes en la Zona Metropolitana. Pues los horarios de inicio de viaje, su duración, las distancias recorridas y modos de transporte utilizados reflejan la distribución inequitativa en el acceso a oportunidades y servicios. Nuevamente se hace presente que las personas que habitan en la periferia enfrentan una vulnerabilidad económica; de seguridad; e incluso en su calidad de vida, ya que los tiempos de traslado son significativos, en promedio son de una hora veinte minutos a tres horas diarias.

Aunque en los últimos años se ha puesto especial atención al mantenimiento y ampliación de vialidades, aún no soluciona los problemas. El transporte colectivo aún no ofrece un servicio óptimo. En este panorama y junto a una de las soluciones que se planteó en el Plan Integral de Movilidad fue la construcción del Cablebús, como una alternativa viable para maximizar la conectividad con el resto de la red de transporte masivo, ya que permitiría superar barreras artificiales y naturales como son cerros y barrancas (SEMOVI, 2019).

El Cablebús como transporte público

Antes de ahondar en la implementación del Cablebús en la CDMX, es importante retomar algunos aspectos generales de este medio de transporte. El transporte urbano mediante sistemas de teleféricos aéreos es un sistema cada vez más común en grandes ciudades, ya que permite conectar pequeñas o grandes distancias y resolver desniveles. De acuerdo al estudio elaborado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y el Banco Mundial Región de América Latina y El

Caribe, titulado *Teleféricos Urbanos como Sistemas de Transporte Público* (2020), este sistema se comenzó a usar como una solución para deportes de montaña y para atracciones turísticas; sin embargo, muchas ciudades latinoamericanas han invertido en infraestructura de teleféricos como solución a los problemas de accesibilidad y conectividad de los asentamientos en pendientes, en su mayoría informales y con escasez de servicios. Ciudades como Medellín, Bogotá, La Paz, Ciudad de México o Santiago de Chile lo han implementado con el objetivo de reducir tiempos de transporte y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En el caso de México, el primero en operar fue el MEXICABLE, inaugurado en octubre de 2016.

En el caso de la CDMX, la implementación del Cablebús quedó asentada en el *Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México* (SEMOVI, 2019), en el apartado “Líneas de acción para alcanzar la meta” se menciona:

Se creará Cablebús, un sistema de teleféricos conectado a redes de transporte masivo orientado a atender zonas de bajos ingresos ubicadas en serranías de difícil acceso y con barreras urbanas a su alrededor. En una primera fase, se propone el análisis, evaluación e implementación de cuatro líneas. (p. 25)

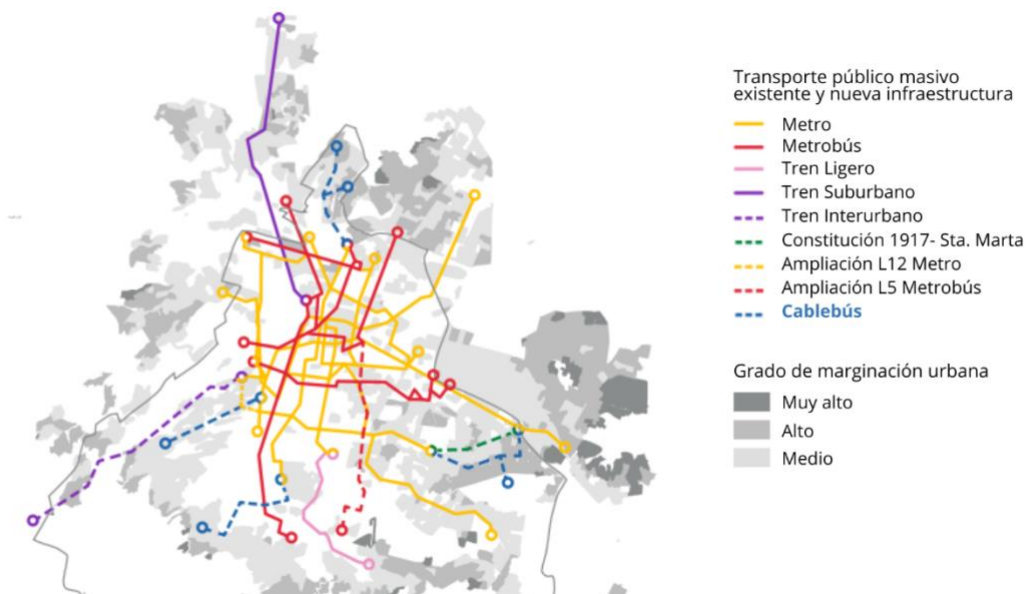
Lo cual se retoma del Programa de Gobierno 2019-2024 (Gobierno de la CDMX, 2019), correspondiente al inicio de la administración de Claudia Sheinbaum. En dicho documento se encuentra la transcripción del discurso que dio la Jefa de Gobierno el 5 de diciembre de 2018, al respecto menciona:

Vamos a crear el Sistema de Cablebús. En enero como ya lo anuncié se lanza la licitación para la línea de Cuauhtepac en Gustavo A. Madero, en junio la de la Sierra de Santa Catarina, en enero de 2020 la de Tlalpan-Picacho y en junio de 2020 la de Álvaro Obregón-Contreras. Cada una de las líneas de

Cablebús tiene una duración en su construcción de alrededor de 18 meses, de tal manera que tenemos que iniciarlas de inmediato para que se pueda gozar rápidamente de este servicio. ¿Qué ventaja tiene?, las personas que viven en la parte alta de la ciudad que por cierto son las más pobres, van a tener el mejor sistema de transporte que los podrá conectar de manera rápida hacia los sistemas de transporte masivos. (p. 216)

De acuerdo al discurso dado por Sheinbaum, la implementación del Cablebús responde a las necesidades detectadas en la Encuesta Origen- Destino en la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017). **Como se puede observar en la Imagen 2**, la proyección de las primeras líneas del Cablebús fue en Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Tlalpan y Álvaro Obregón.

Imagen 2. Proyección del transporte masivo existente y la nueva infraestructura (2018)



Fuente: Recuperada de SEMOVI, 2019.

Sin embargo, la proyección como se tenía prevista no se llevó a cabo, actualmente las líneas que se encuentran operando son: Línea 1 (Cuautepec a Indios Verdes), Línea 2 (Constitución de 1917 a Santa Marta) y Línea 3 (Los Pinos a Vasco de Quiroga). Se estima que este año, 2025, se construya la línea de Tlalpan- Ciudad Universitaria y Álvaro Obregón-Magdalena Contreras.

En lo que respecta a las líneas que se encuentran funcionando es importante traer a cuenta datos generales sobre operación. La Línea 1 del Cablebús se inauguró el 11 de julio de 2021, la cual corre de Cuautepec a Indios Verdes, en la Alcaldía Gustavo A. Madero. De acuerdo con la noticia publicada por el Gobierno de la CDMX (2021) su extensión es de 9.2 km, cuenta con 377 cabinas y se calcula que realiza 50 mil viajes diarios. Está compuesta por seis estaciones: Indios Verdes, Ticomán, La Pastora, Campos Revolución, Cuautepec y Tlalpexco, las cuales conectan con las Líneas 1, 2, 3, 5 y 6 del Metro, así como las Líneas 1, 3 y 4 de Metrobús, y el Mexibús del Estado de México.

En cuanto a la Línea 2, comenzó a operar el 8 de agosto de 2021, recorre la alcaldía de Iztapalapa desde la terminal Constitución 1917 hasta Santa Marta. Con 10.6 km de trazo y 7 estaciones (Constitución 1917, Quetzalcóatl, Torres Buenavista, Xalpa, Lomas de la Estancia, San Miguel Teotongo y Santa Marta) que conectan con las Líneas 8 y A del metro. De acuerdo con los comunicados oficiales (Gobierno de la CDMX, 2021b) se reportó que en los primeros días de operación transportaba diariamente a entre 48 mil y 49 mil personas, reduciendo el tiempo de traslado de 1 hora 20 minutos a 40 minutos; aunado a ello el 26 de agosto de 2021, se le dio el reconocimiento a la línea del teleférico urbano más larga del mundo por parte del Guinness World Records.

La última línea en comenzar a operar fue la Línea 3, inaugurada el 24 de septiembre de 2024. De acuerdo con la información publicada en la página de Servicio de Transportes Eléctricos de la CDMX (s. f.) DONDE ESTÁ recorre de Constituyentes

a Vasco de Quiroga, cuenta con 6 estaciones (Los Pinos/ Constituyentes, Panteón de Dolores, Charrería, Parcur/ Colegio de Arquitectos, Cineteca Chapultepec/ Bodega de arte y Vasco de Quiroga). Tiene una extensión de 5.5 kilómetros y una capacidad de transportar hasta 36,000 pasajeros diarios, se prevé una reducción en los tiempos de traslado, de 40 a 21 minutos. De igual manera se señala que sus objetivos principales son “mejorar la movilidad de los habitantes del Pueblo de Santa Fe y de las colonias circundantes en la alcaldía Miguel Hidalgo, así como promover la cultura y el turismo, tanto nacional como internacional” (párr. 2). Se puede decir que esta última línea está dentro de sus objetivos tener un fin turístico a diferencia de las otras, lo cual podría poner en riesgo el beneficio a los habitantes, más adelante se verá el impacto de dicha línea en los habitantes de la zona.

Finalmente, para concluir este apartado es importante comentar brevemente algunas investigaciones que se han realizado sobre el impacto y funcionalidad del Cablebús. La primera de ellas, es la titulada *Acceso a la ciudad y disminución de la desigualdad a partir de la implementación del Cablebús en la Ciudad de México* (Capron & Pérez-López, 2023), en la que realizan un análisis sobre la implementación de la Línea 1 y 2 del Cablebús; a partir de una comparación de encuestas y datos oficiales se identificó que a partir del Cablebús ha disminuido la desigualdad e inequidad social de los usuarios y no usuarios de las zonas de influencia. Determinaron que el proyecto del Cablebús en la Ciudad de México representa un cambio de paradigma en la movilidad urbana, especialmente para las zonas periféricas y de difícil acceso, ya que ha mejorado la conectividad no solo con el Metro, sino también internamente entre colonias. De igual forma detectaron que el principal motivo de los viajes es laboral, y el Cablebús se percibe como un espacio seguro; usuarios que antes utilizaban transportes considerados inseguros ahora prefieren el Cablebús, a pesar de posibles tiempos de espera mayores o costos ligeramente superiores. Otro punto importante que observaron es que impulsó la reconfiguración del espacio con mejoras en infraestructura y la creación de espacios

públicos, fomentando la apropiación del espacio y la seguridad. Entre las desventajas se señalan las molestias por movimientos de cabina y detenciones temporales. Los usuarios sugieren ampliar las rutas y mejorar la eficiencia del servicio.

Otra investigación relevante es la tesis de Maestría en Ciencias de la Sostenibilidad, titulada *Análisis del Cablebús Línea 2 como transporte público urbano y su impacto de la percepción de bienestar en la población periférica de la alcaldía Iztapalapa* (Tinoco-Fabila, 2022), es una evaluación de la percepción del bienestar que hay en la población, a partir de la implementación de la Línea 2 del Cablebús. Por lo que realiza un análisis a profundidad de la zona afectada, en la que destaca que Iztapalapa es la localidad mayormente poblada en la CDMX y posee grandes deficiencias en las condiciones de vida y en la distribución de servicios públicos en relación con la densidad poblacional. Teniendo estas consideraciones y después de la aplicación de encuestas, el autor determinó que la mayor parte de la población encuestada considera que su nivel de bienestar se mantuvo igual después de la construcción del Cablebús; mientras que el 45% considera que su nivel de ingreso mejoró después del transporte urbano. De igual forma se detectó que la mayor parte de la población de la muestra entrevistada no utiliza el transporte más de tres días a la semana; identificando que la población no utiliza el transporte de manera continua. En cuanto a la seguridad, en las encuestas se indica que el género femenino se siente más seguro con la implementación del transporte. Concluye reconociendo que se han producido cambios y pueden seguir dándose conforme pasé el tiempo y la población se adaptó a la implementación del transporte en la localidad.

Por último, se retoma el análisis “Lecciones aprendidas en la implementación del Cablebús” (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo [ITDP]) & Banco Interamericano de Desarrollo [BID]), 2024), estudio que el Gobierno de la CDMX

presentó formalmente en una conferencia de prensa, por lo que se puede considerar que es el análisis avalado por el gobierno. En él se analizó la Línea 1 y 2 del Cablebús, y determinaron que se logró:

Disminuir los tiempos de traslado de las personas usuarias casi en un 45 por ciento, así como el costo de viaje: de \$17.50 pesos a \$15.80 pesos por viaje.

Asimismo se duplicaron las oportunidades de empleo, salud, educación, abastecimiento y esparcimiento a las que las personas pueden acceder a menos de una hora de trayecto, y en algunos casos se triplicó.

El proyecto del Cablebús se acompañó de intervenciones de mejoramiento del entorno y rehabilitación de espacios públicos y comerciales cerca de las estaciones. (Ramírez, 2024, párrs. 3-5)

De igual forma, se identificó que uno de los límites es la capacidad de los teleféricos, ya que no podrían atender los corredores de alta demanda, tanto por su velocidad promedio como por su capacidad de pasajeros; por lo que, no se pueden contemplar como una alternativa a otros modos de transporte con más capacidad.

Se puede concluir que las investigaciones realizadas hasta el momento, están enfocadas en las Línea 1 y 2, en su impacto y beneficios de la población; aunque en todas se reconoce que la población percibe una mejora en sus condiciones de vida, también se han consolidado como un atractivo turístico. Por lo que en esta investigación se incorporará el análisis de la Línea 3 y se pondrá énfasis en su impacto en la movilidad y en su impacto en el turismo.

VI. Formulación de la hipótesis

Esta investigación plantea que la implementación del Cablebús en la Ciudad de México ha generado un impacto positivo limitado en la movilidad urbana y la calidad de vida de los residentes de las zonas donde opera, sobre todo en las zonas donde se ubican las líneas 1 y 2; ya que la línea 3 desde que fue inaugurada presenta largas filas para subirse al transporte por la demanda turística, lo que indica que quedó en segundo plano el objetivo de mejorar la movilidad de los habitantes del Pueblo de Santa Fe y de las colonias circundantes en la alcaldía Miguel Hidalgo. Es por ello que se puede plantear que, aunque el Cablebús ha tenido éxito en rubros específicos como la percepción de seguridad y la disminución de tiempo de trayectos, no se ha logrado una integración total con otros sistemas de transporte público, ni una reducción significativa de la congestión vehicular en la CDMX.

Algunos puntos clave de la hipótesis son:

- El Cablebús no se ha integrado de manera eficiente con otros sistemas de transporte público (Metro, Metrobús, RTP) para crear una red de movilidad accesible en la CDMX.
- El impacto del Cablebús en la reducción de la congestión vehicular en las zonas donde opera es mínimo en comparación con otras alternativas de transporte público.
- La percepción de los usuarios sobre la seguridad, comodidad y confiabilidad del Cablebús es ambivalente en comparación con otros medios de transporte, con preocupaciones sobre fallas técnicas y tiempos de espera.
- La construcción de más líneas de Cablebús en la CDMX no es necesariamente funcional ni pertinente, ya que su éxito depende de la correcta planificación, integración con otros sistemas de transporte y la satisfacción de las necesidades de movilidad de la población local.

- El Cablebús se ha empleado como una herramienta para promover el turismo en las zonas marginadas donde opera, pero su impacto en la movilidad diaria de los residentes es limitado.

Estas hipótesis se fundamentan en el contexto actual del fenómeno estudiado, donde se reconoce que, a pesar de los esfuerzos realizados por el gobierno capitalino para mejorar la movilidad urbana a través del Sistema de Movilidad Integrada y la implementación del Cablebús, persisten desafíos significativos en la integración efectiva con otros sistemas de transporte, la reducción sustancial de la congestión vehicular, la garantía de la confiabilidad del servicio y la optimización de su impacto en la calidad de vida de los residentes, así como la necesidad de evaluar críticamente la pertinencia de construir más líneas en función de las necesidades reales de la población y no solo como una herramienta turística.

VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis

Cómo se desarrolló anteriormente, en el 2021 se inauguraron las primeras dos líneas del Cablebús en la CDMX como una propuesta para atender los problemas de movilidad en zonas periféricas de la ciudad, ya sea que por su ubicación en zonas altas y/o la escasez de vías de acceso y el constante crecimiento del número de habitantes que por ellas transitan. Se presentó y continúa presentando en el portal web *Mi Cablebús* (Gobierno de la CDMX, s. f.) como:

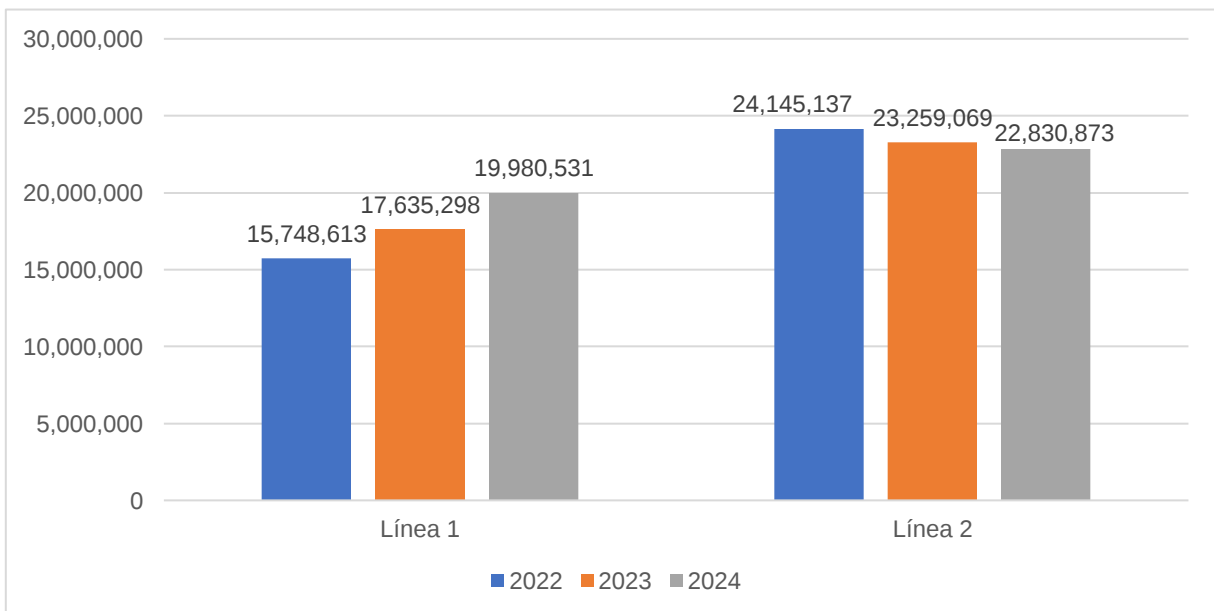
Un proyecto integral en materia de transporte público que disminuye desigualdades en los tiempos de traslado por medio de la oferta de un servicio adecuado a las necesidades de los habitantes de las zonas altas de la Ciudad de México. (párr. 2)

Y como una alternativa eficiente, digna, moderna y ecológica que permitirá a los usuarios conectar con otros sistemas de transporte colectivo, por ejemplo: el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), el Metrobús, Mexibús y al Centro Modal de Transferencia (CETRAM) de Indios Verdes. El costo de un viaje es de \$7.00 pesos, para ayudar a reducir los costos de traslado de la población.

Es importante incluir las pruebas cuantitativas sobre el impacto del Cablebús en la movilidad de la CDMX, para lo cual se emplearon fuentes oficiales, como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), las páginas oficiales del Sistema de Transportes Eléctricos de la CDMX, del Gobierno de la CDMX y el informe *Lecciones aprendidas en la implementación del Cablebús, informe del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo* (ITDP & BID, 2024). La elección de fuentes oficiales, es para evaluar la atención que se ha dado en evaluar los resultados de la implementación de dicho medio de transporte.

Primero se comparará el número de viajes que atiende en promedio cada línea del Cablebús, para lo que se retomó la información publicada en el Sistema Ajolote del Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la CDMX (2025). **Como se puede ver en la Gráfica 1**, la Línea 1 ha ido aumentando el número de viajes que atiende anualmente, en el 2022 brindó servicio de 15,748,613 viajes y en 2024 cerró con 19,980,531; subió aproximadamente un 26.87% entre 2022 y 2024. Mientras que en la Línea 2, se observa una tendencia descendente; en 2022, la línea registró 24,145,137 viajes, cifra que disminuyó a 23,259,069 en 2023 y continuó descendiendo hasta 22,830,873 en 2024. De 2022 a 2024, representa una reducción aproximadamente de 5.45%; si bien es leve, podría ser objeto de análisis para identificar los factores que influyen en esta tendencia.

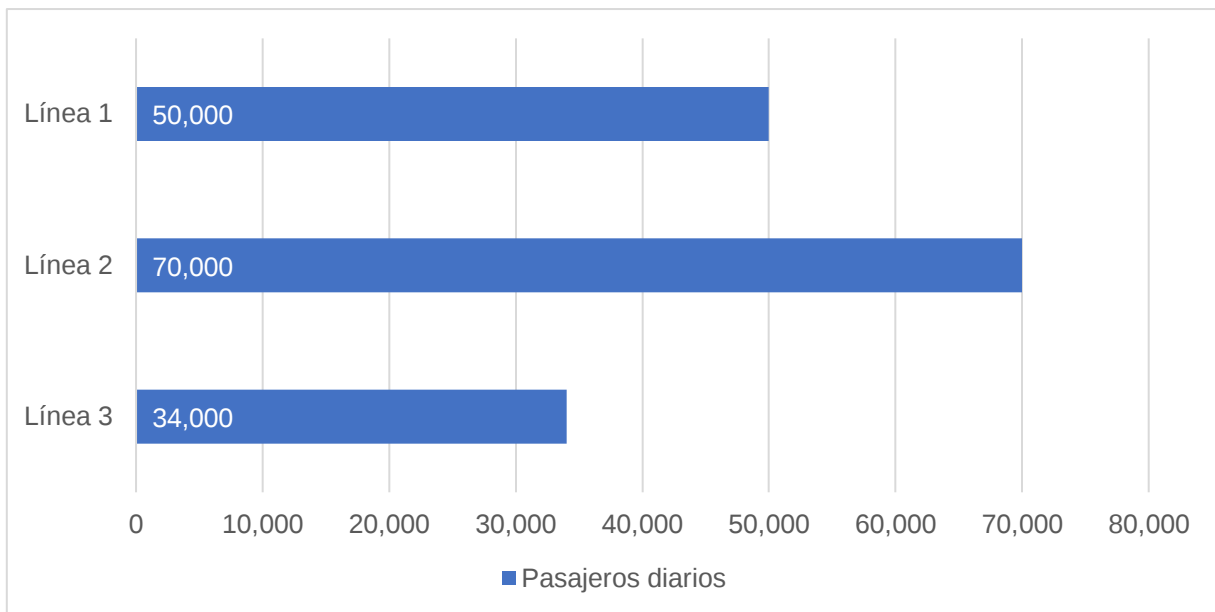
Gráfica 1. Afluencia Anual del Cablebús (Número de viajes)



Fuente: Elaboración propia con información de Gobierno de la CDMX, 2025.

Cabe destacar que en la información publicada por el Gobierno de la CDMX no se ha incluido las cifras correspondientes a la Línea 3, tampoco hay cifras publicadas en otro medio oficial o de comunicación; por lo que se retomará la información brindada en el comunicado de prensa del 28 de noviembre de 2024 publicado en la página web del Sistema de Transportes Eléctricos de la CDMX, en señalan que a dos meses de la puesta en marcha de la Línea 3 del Sistema Cablebús se han realizado más de 1.1 millones de viajes. De igual forma en la misma página, en el desplegado de la Red de Servicio (Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México [STE], s. f.), en el apartado de la Línea 3 se señala su extensión y una cifra estimada de pasajeros diarios, con esta información es con la que se trabajará, pero es importante no perder de vista que los datos brindados son una proyección. **Como se puede observar en la Gráfica 2**, la línea que tiene mayor número de usuarios diarios es la línea 2 con un aproximado de 70,000 personas que usan el transporte de una extensión de 10.55 m y operan 305 cabinas; le sigue la Línea 1 con 50,000 pasajeros, tiene una extensión de 9.2 km y cuenta con 377 cabinas; finalmente está la Línea 3 con 34,000 usuarios, la diferencia es considerable, sin embargo, responde a que es una línea más pequeña en comparación a las otras tiene una extensión de 5.5 km y cuenta con únicamente 71 cabinas.

Gráfica 2. Número de pasajeros diarios del Cablebús



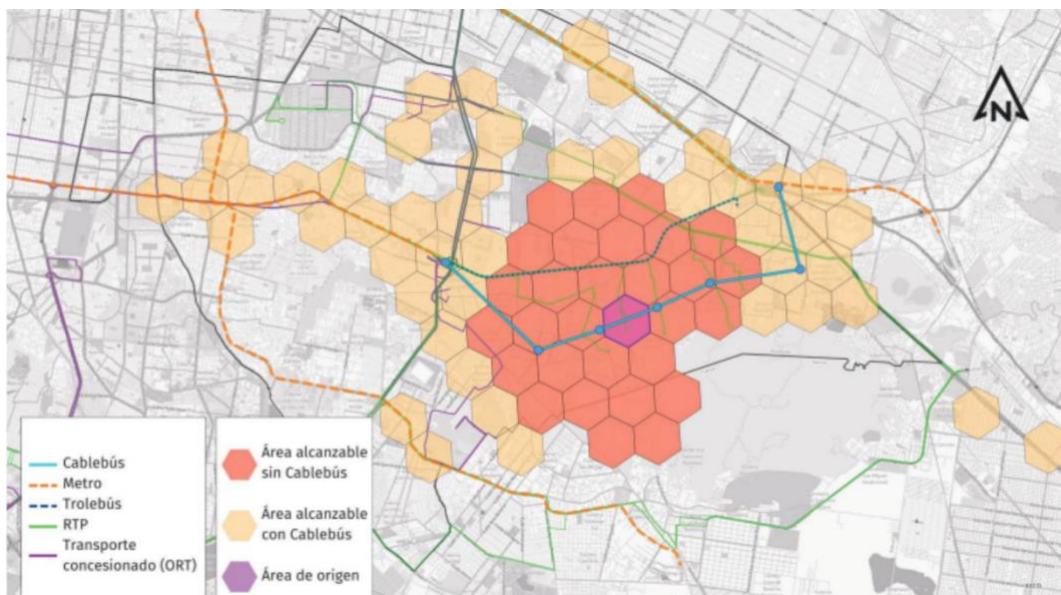
Fuente: Elaboración propia con información del Gobierno de la CDMX, s. f., STE, s. f.

Un dato importante para evaluar el impacto del Cablebús en la movilidad de la CDMX son los tiempos de traslado, el flujo vehicular y la integración con otros medios de transporte. En cuanto a los tiempos de traslado, la única información oficial con la que se cuenta es en la publicación *Lecciones aprendidas en la implementación del Cablebús, informe del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo* (ITDP & BID, 2024), en la que se señala que antes de la implementación del Cablebús, el tiempo de viaje promedio era de 1 hora con 21 minutos y con la construcción del Cablebús el tiempo de viaje ha reducido a 46 min en promedio; lo cual supone una disminución de casi 45% en los traslados. Si bien, es una disminución considerable, la información que se proporciona es de manera general, por lo que no se puede medir el impacto en cada zona en la que opera cada línea.

Lo que respecta al flujo vehicular, no hay estudios cuantitativos al respecto, se menciona en la investigación de la UAM (Capron, & Pérez- López, 2023) que una ventaja de emplear el Cablebús es que no se enfrentan al tráfico, sin embargo, no

hay un resultado claro sobre si ha disminuido la congestión en las zonas en las que operan las diversas líneas del Cablebús. En cuanto a las conexiones de las líneas del Cablebús con la red de movilidad existente, el ITDP y el BIM (2024) mencionan que hay avances alcanzables en la integración del Cablebús con otros medios de transporte, lo cual ha permitido a las personas alcanzar un área mayor de la ciudad en tiempos menores o iguales. **Como se puede ver en la Imagen 3**, la Línea 2 está conectada al Metro, RTP y transporte concesionado. Sin embargo, en la misma publicación realizó la recomendación de articular física y operativamente el teleférico con la red de transporte público masivo.

Imagen 3. Conexión de la Línea 2 del Cablebús con otros medios de transporte



Fuente: Recuperada de ITDP & BID, 2024.

Como se puede ver, hay una falta de información sobre los resultados que ha tenido la implementación del Cablebús, más allá del número de viaje y usuarios que lo emplean, no hay un informe de resultados oficial sobre el impacto en la movilidad de los habitantes de las zonas en las que se instauraron las tres líneas. Si bien

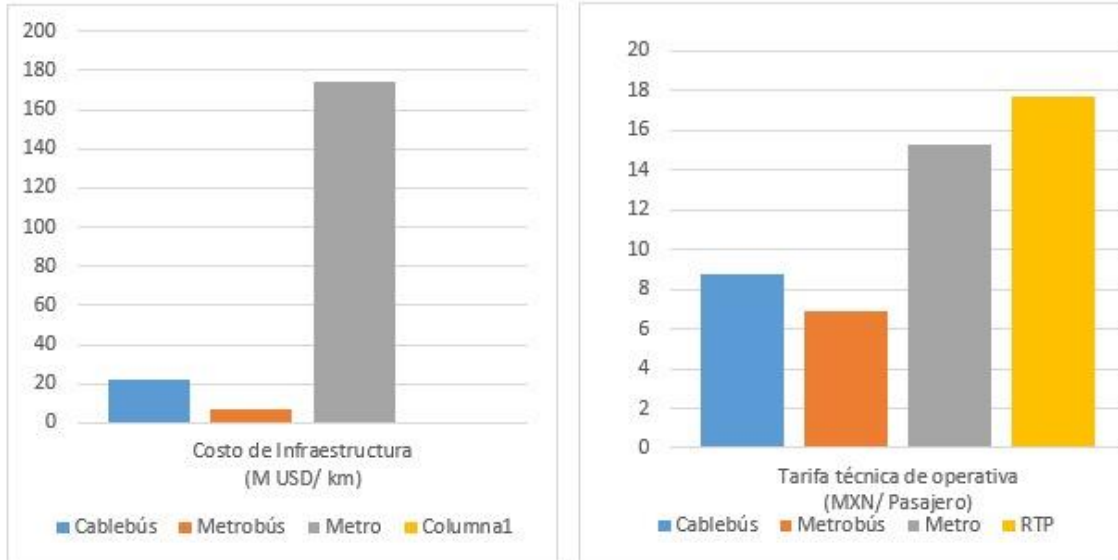
existen informes por parte de otras instituciones, como la UNAM y la UAM, es importante que se generen más investigaciones que amplíen la perspectiva del medio de transporte.

Para comenzar a analizar la parte documental de las experiencias y percepciones del funcionamiento del Cablebús en la CDMX, es importante mencionar que desde que el Cablebús comenzó con sus operaciones se ha reiterado su buena operación, no sólo por reducir tiempos de traslado, sino por mejorar la calidad de vida de los habitantes generando empleos formales e informales alrededor de las estaciones; y creando un ambiente seguro para transitar, con la rehabilitación de los espacios públicos. Como se menciona en el artículo publicado por un medio español *Como un teleférico puede ser una solución sostenible para mejorar la movilidad urbana: el éxito de Cablebús en Ciudad de México* (Vectio, 2024), en menos de tres años más de 100 millones de viajeros ya habían utilizado las dos primeras líneas operativas; y menciona que línea 3 tendrá una doble vertiente de movilidad y cultural, su inversión alcanza los 2.400 millones de pesos mexicanos; en total, para las tres primeras líneas de Cablebús se habrán invertido más 8.500 millones de pesos en más de 25 kilómetros de teleférico para una capacidad de más de 150.000 viajeros al día.

Para ampliar un poco más esté último punto sobre los costos del Cablebús, se retomará la nota “Cablebús: El transporte público de la CDMX más económico por pasajero”, publicado por *Expansión* (Zavala, 2024), en donde se señala que el Cablebús requiere una inversión inicial más alta que otros sistemas de transporte; además, de tener un tiempo de vida útil superior. Además menciona que dichos factores “podrían influir en la evaluación a largo plazo de la inversión” (Zavala, 2024, párr. 6). **Como se puede ver en la Gráfica 3**, el costo de construcción del Cablebús es de 22.27 millones de dólares por kilómetro, más de tres veces superior a los 6.93 millones del Metrobús, pero considerablemente menor a los 173.76 millones del

Metro, que es casi ocho veces más costoso. Mientras que la tarifa técnica operativa, su cálculo excluye el costo de infraestructura, es de 8.73 pesos mexicanos por pasajero en el Cablebús, el más económico en comparación a los otros medios de transporte.

Gráfica 3. Comparación de costos entre los modos de transporte público de la CDMX



Fuente: Elaboración propia con información de ITDP & BID, 2024.

A raíz de la inauguración de la Línea 3 las opiniones comenzaron a diversificarse, ya que, a diferencia de las primeras dos líneas, fue claro que su objetivo principal iba dirigido a comunicar las secciones de Chapultepec, es decir un fin recreativo y/o turístico. La promesa de comunicar con Santa Fe, no se cumplió, pues la última estación llega al Pueblo de Santa Fe, no a la zona de los corporativos y más conflictiva. Los medios de comunicación comenzaron a hacer notar la situación, por ejemplo: el *Excélsior* publicó la nota “L3 del Cablebús no alivió tránsito en Santa Fe: queja de vecinos y empleados” (Castellanos, 2024), en la que se destaca que el número de vehículos no ha disminuido y el tráfico sigue siendo el mismo; y hacen hincapié que de acuerdo con datos de la Secretaría de Desarrollo Económico, en la zona transitan alrededor de 70 mil empleados, cuatro mil 300 familias y unos 13 mil 500 estudiantes universitarios.

Hasta el momento se ha analizado la información publicada en los principales medios de comunicación del país. Sin embargo, para aportar al tema y conocer el impacto que tiene este medio de transporte en las personas que lo usan, se realizó una encuesta a 11 personas para poder brindar otras perspectivas y llegar a una conclusión con la opinión de primera mano de usuarios. A continuación, **como se puede ver en la Tabla 3**, se presenta la encuesta realizada, la cual se compartió a través de la herramienta de Formularios de Google. El objetivo de la encuesta fue conocer la opinión de diversos usuarios del Cablebús; así como con qué fin lo utilizan; su percepción en cuanto al impacto que tiene en la movilidad.

Tabla 3. Encuesta

Encuesta sobre el impacto del Cablebús en la movilidad de los habitantes de la CDMX	
1	Edad
2	Alcaldía de residencia
3	Línea del Cablebús que usa
4	¿Con qué frecuencia utiliza el Cablebús como medio de transporte?
5	¿Para qué tipo de traslados utiliza principalmente el Cablebús?
6	En comparación con otros medios de transporte que utilizaba antes, ¿cómo calificaría su experiencia general con el Cablebús?
7	Señale en una escala del 1 al 5 con qué frecuencia ha experimentado alguna falla o interrupción en el servicio durante sus viajes en el Cablebús.
8	Señale en una escala del 1 al 10 el porcentaje que considera que el Cablebús ha contribuido a mejorar la movilidad en su zona y reducir tiempos de traslado.

9	¿Recomendaría su uso?
---	-----------------------

Fuente: Elaboración propia con resultados de encuesta realizada, 2025.

Si bien, estuvo dirigida a cualquier persona que haya usado alguna de las tres líneas activas, se hará mayor hincapié en los resultados referentes a la Línea 3. Primero se abordará brevemente las características sociodemográficas de los encuestados, para la investigación se consideró pertinente y relevante los rubros de edad y Alcaldía de residencia. **Como se puede ver en la Tabla 4**, el rango de edad de los encuestados fue de 18 años a 42 años, por lo que se abarcó distintos sectores, con diferentes intereses y motivos de uso del transporte; sobre las alcaldías de residencia, el 36.36% era de Benito Juárez (4 personas), el 18.18% de Álvaro Obregón (2 personas), otro 18.18% de Gustavo A. Madero (2 personas).

Tabla 4. Edad y Alcaldía de residencia de encuestados

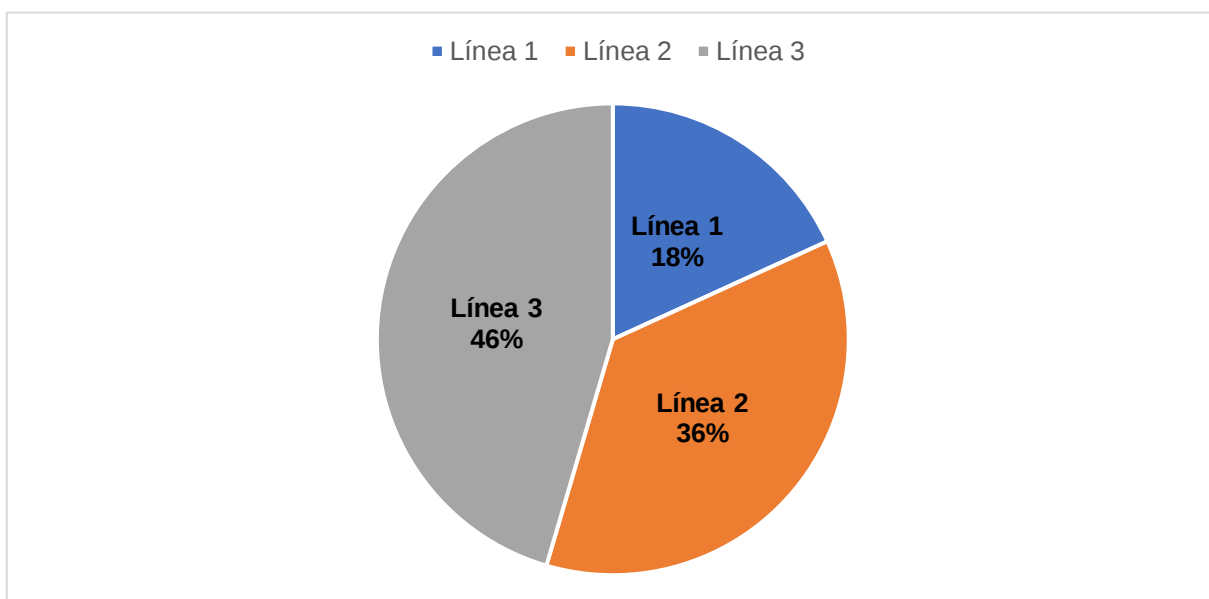
No.	Edad	Alcaldía de Residencia
1	22	Álvaro Obregón
2	27	Benito Juárez
3	38	Coyoacán
4	42	Iztapalapa
5	37	Venustiano Carranza
6	29	Benito Juárez
7	18	Benito Juárez
8	37	Gustavo A. Madero
9	21	Gustavo A. Madero
10	18	Benito Juárez
11	22	Álvaro Obregón

Fuente: Elaboración propia con resultados de encuesta realizada, 2025.

Como se puede ver en la Gráfica 4, de los 11 encuestados: cinco han usado la Línea 3 (45.5 %); cuatro de ellos usan la Línea 2 (36.4 %); y dos personas reportaron usar la Línea 1 (18.2 %). Aunado a ello, **como puede observarse en la Gráfica 5**,

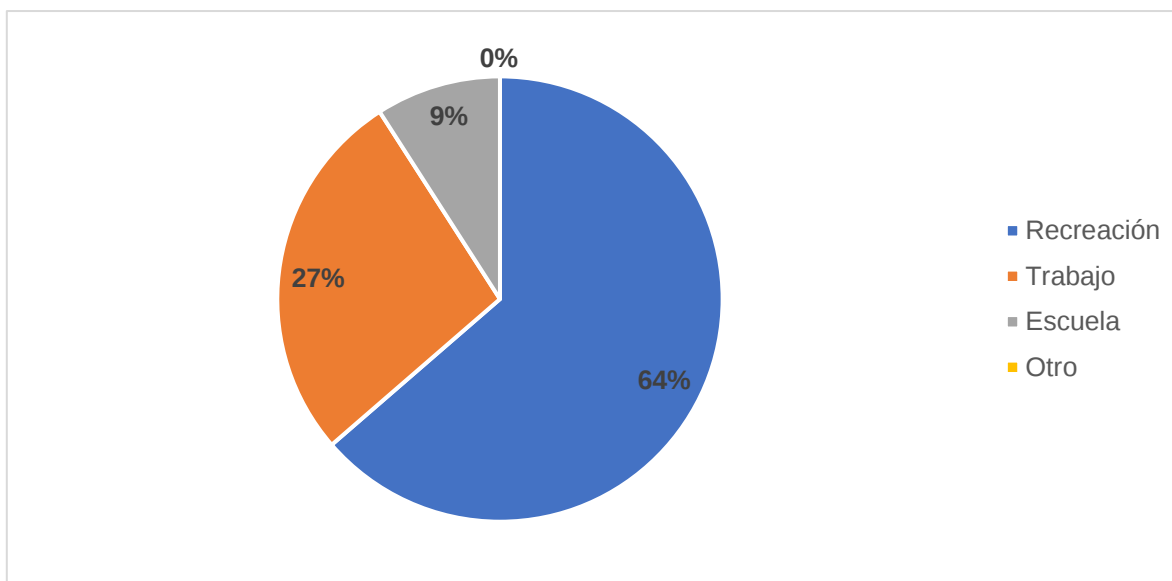
el 63.64% (7 personas) de los encuestados usaron el Cablebús para recreación, es decir con fines de turismo o para conocer el medio de transporte; mientras que solo 4 usuarios lo usaron para trabajo y escuela. Este resultado, responde a que la mayoría de los encuestados usaron la Línea 3 y es la línea más turística; sin embargo, 2 de las personas encuestadas que usó el de Iztapalapa fue por motivos de recreación.

Gráfica 4. Porcentaje de las Líneas de Cablebús usadas



Fuente: Elaboración propia con resultados de encuesta realizada, 2025.

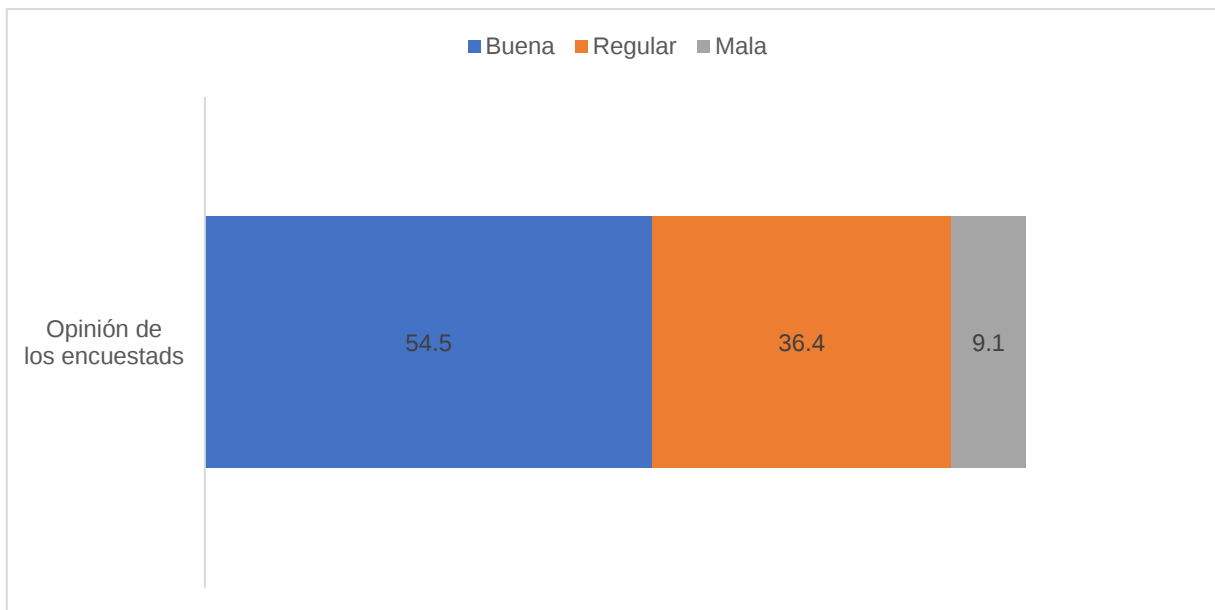
Gráfica 5. Tipos de traslados en el Cablebús



Fuente: Elaboración propia con resultados de encuesta realizada, 2025.

Lo que respecta en la experiencia de los usuarios en el Cablebús, **como puede verse en la Gráfica 6:** el 54.5 % (6 personas) de los usuarios expresó que su experiencia fue buena, coincidieron en cuanto a recomendar el uso del Cablebús, destacan que evitan el tráfico, tienen una vista agradable y los operadores son amables; el 36.4% (4 personas) de los usuarios considero que su experiencia fue regular, en sus comentarios prevalece que aunque es una buena experiencia las filas de espera para abordar son largas; y el 9.1%, es decir la experiencia de una de las personas encuestadas consideró que fue mala, comentó que el tiempo de espera para abordar fue de más de una hora y que no es funcional en la zona de Santa Fe.

Gráfica 6. Calificación de los viajes en Cablebús



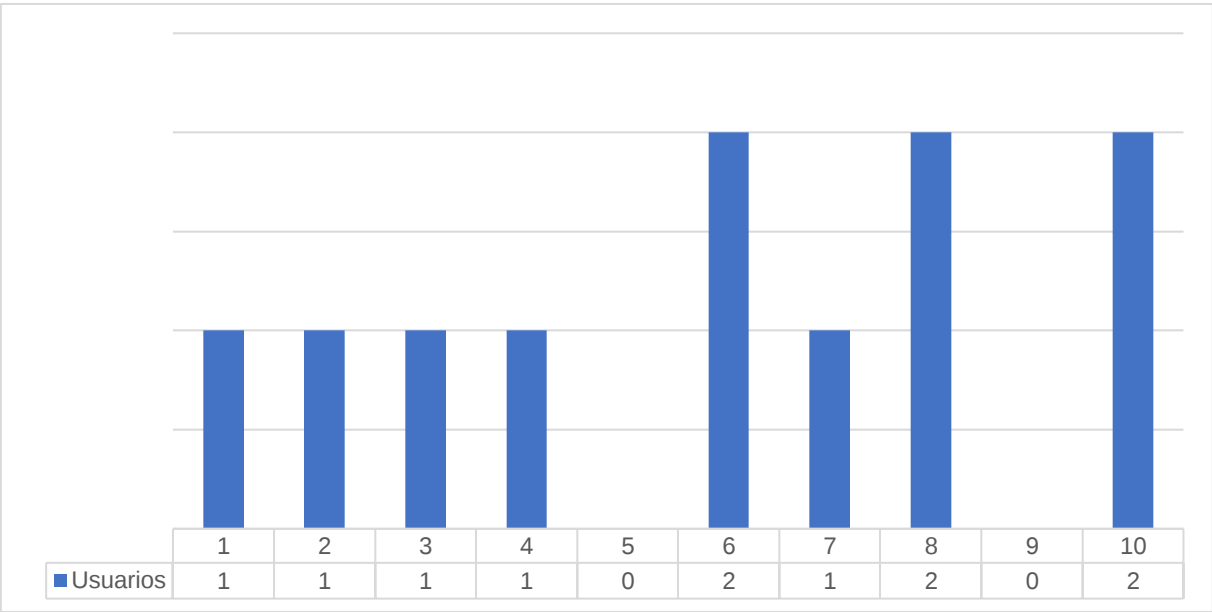
Fuente: Elaboración propia con resultados de encuesta realizada, 2025.

Otro factor relacionado al resultado de las experiencias, es que ninguno de los encuestados reportó haber experimentado alguna falla en el sistema del Cablebús mientras realizaban su viaje. Situación que se ha presentado en algunas ocasiones, la más reciente de la que se cuenta evidencia fue el 10 de febrero de 2025, de acuerdo con la nota publicada por La Prensa (Pérez, 2025), usuarios de la Línea 2 se quedaron varados en las alturas luego de una suspensión repentina en el servicio y la afectación se extendió por cerca de una hora.

Respecto a cómo perciben los usuarios la mejora en la movilidad, a los 11 encuestados se les pidió que señalaran en una escala del 1 al 10 el porcentaje que consideran que el Cablebús ha contribuido a mejorar la movilidad en su zona y reducir tiempos de traslado. **Como se puede ver en la Gráfica 7**, dos personas consideraron que ha beneficiado un 100% la movilidad en la zona, ambas respuestas fueron de usuarios de la Línea 2; otras dos personas consideraron que hubo una mejoría del 80%, uno de ellos fue usuario de la Línea 2 y otro de la Línea

3; dos personas usuarias de la Línea 3 creen que la movilidad mejoró un 60%. Se puede concluir que los encuestados perciben una contribución moderada del Cablebús a la mejora de la movilidad y la reducción de los tiempos de traslado.

Gráfica 7. Evaluación de los usuarios en la mejora de la movilidad



Fuente: Elaboración propia con resultados de encuesta realizada, 2025.

Para ahondar un poco en la Línea 3, se retomará la pregunta planteada sobre su experiencia en el Cablebús. Pues, de los 5 usuarios de dicha línea, dos de ellos plantearon que fue regular su experiencia, uno de ellos que fue regular y el otro mala. A este resultado se suman los comentarios que realizaron respecto a si recomendarían el medio de transporte, si bien la mayoría contestó que sí, todos advierten del tiempo de espera, sobre todo en fines de semana; la persona que indicó que no lo recomendaba señala lo siguiente “No, y menos los fines de semana. Hay mucha gente, las filas son más de una hora. Considero que no es una línea que ocuparía regularmente, aunque mi trabajo es en Santa Fe no es funcional porque no conecta en realidad con esa zona. Solo es con fines turísticos y de recreación en Chapultepec”. Con lo que deja ver que la línea no ayuda a la población

que día a día tiene que ir a la zona de Santa Fe por trabajo, escuela o vivienda; sino que está enfocada a ser un atractivo turístico.

Para ahondar más en ello, *El Economista* en la nota “Cablebús CDMX: de transporte a la atracción turística que lleva a barrios de Iztapalapa o Santa Fe” (Melgoza-Delgado, 2024) hizo hincapié en hacer notar cómo el sistema de transporte está atrayendo a turistas extranjeros, pues algunas agencias de viajes ofrecen recorridos. En el caso de la Línea 2, los precios que oscilan entre 700 y 800 pesos por persona; explica que es especialmente atractiva para los turistas, ya que cuenta con más de 100 murales pintados por 40 artistas urbanos; pinturas que abordan temas como el empoderamiento femenino, los oficios tradicionales y la migración, pueden apreciarse desde las alturas y se han convertido en un atractivo. En cuanto a la Línea 3, si bien aún no se han identificado agencias que ofrezcan tours específicos en esta nueva ruta, su ubicación la convierte en un atractivo natural para el turismo; ya que proporciona acceso a diferentes recintos como la Cineteca Nacional, la Cuarta Sección del Bosque de Chapultepec, la Bodega Nacional de Arte, la ex Fábrica de Pólvora, el Parque de Cultura Urbana (PARCUR), el Centro de Cultura Ambiental, y Los Pinos. Lo cual ha provocado que en fines de semana se hagan largas filas para abordar, usuarios reportan filas de más de una hora. Aunque la promoción turística en ocasiones activa la economía de la localidad, le resta a la mejora de movilidad en zona marginada, el supuesto gran beneficio que han planteado hasta el momento las autoridades del Cablebús como medio de transporte.

Antes de concluir, es necesario traer a cuenta la proyección que se tiene de las próximas líneas. Ya que, desde el anuncio de la implementación de este medio de transporte, se proyectó la construcción de cuatro líneas para el año 2024; sin embargo, el 2024 se cerró con la inauguración de la tercera línea. Por lo que la

cuarta se desarrollará este 2025, aunado al resto de líneas que anunció la nueva jefa de gobierno, Clara Brugada.

De acuerdo a los medios de comunicación, específicamente retomaremos la nota publicada por *ADN 40*, titulada “Estas serán las 6 alcaldías que tendrán nuevas líneas de Cablebús CDMX” (Toribio, 2024), mencionan que tanto durante la campaña de Clara Brugada, como en su toma de posesión se señaló la creación de cinco nuevas líneas del Cablebús, las cuales pasarán por seis diferentes alcaldías: Álvaro Obregón, Tlalpan, Cuajimalpa, Milpa Alta, Magdalena Contreras y Xochimilco. Sin embargo, hasta la fecha se desconoce la ubicación exacta de todas las líneas.

En los últimos meses se ha dado a conocer en los medios de comunicación los avances de las próximas líneas del Cablebús en la Ciudad de México. Se comenzará con las líneas proyectadas en el Plan Integral de Movilidad 2020-2024, es decir la de Tlalpan y Álvaro Obregón. De acuerdo con las notas de prensa, la línea 4 irá de Ajusco, Tlalpan a Ciudad Universitaria; desde noviembre de 2024 se comenzaron los primeros recorridos para evaluar la posible ruta y definir las estaciones; hasta el momento, y de manera informal, se presentó por parte del titular del Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de CDMX que la línea comprenderá 6 estaciones: Universidad, Del Imán, Bosque de Tlalpan, Parque Morelos, Picacho Ajusco, Torres de Padierna y Bosques del Pedregal (Zayago, 2025).

El 13 de febrero de 2025, varios medios de comunicación publicaron diversas notas anunciando que posiblemente la Línea 5 sería la de Álvaro Obregón- Magdalena Contreras, la cual posiblemente llegará hasta el metro Mixcoac; con este transporte se plantea solucionar el problema de congestión vehicular para llegar al periférico y los largos periodos de tiempo de transporte (Sánchez, 2025). De igual forma se anunció que en marzo se concluirá el último estudio para la implementación de la

Línea 4 del Cablebús; y en abril se arrancarían el proceso de licitación pública para su construcción (Martínez, 2025a).

Cabe señalar que no se ha publicado el Plan de Movilidad 2024-2030, correspondiente a la gestión de la nueva Jefa de Gobierno de la CDMX, por lo que no hay precisión en la información que hay en los medios de comunicación. Por ejemplo, el 24 de diciembre de 2024, en el evento de presentación de nuevas unidades recuperadas del Tren Ligero en Xochimilco, Brugada anunció que el próximo año, 2026 se comenzará la construcción el Cablebús de Xochimilco; lo cual desembocó una especulación, de que se trataría de la quinta línea, como se anunció en la nota titulada “Cablebús Xochimilco CDMX: cuándo comenzará su construcción” publicada por Infobae (Martínez, 2025b). De igual forma, de acuerdo a la nota “Milpa Alta tendrá conexión con metro Tláhuac a través de nuevo Cablebús: Alcalde Octavio Rivero” (Segura, 2025), en el 2025 arrancará el proyecto de la nueva línea del Cablebús; se destaca que originalmente se había planteado que el transporte conectará a Milpa Alta y Xochimilco, no obstante, el plan inicial se modificó y ahora el proyecto consiste en que el Cablebús pueda ayudar a los habitantes de Milpa a llegar hasta Tláhuac para continuar con su trayecto en Metro hacia otros puntos de la capital.

Para concluir, después del análisis de datos cuantitativos y cualitativos, se puede determinar que la hipótesis planteada se cumple parcialmente. Si bien el Cablebús ha demostrado ser exitoso en ciertos aspectos, como la disminución del tiempo de traslado y una percepción de mejora en la movilidad, especialmente en las líneas 1 y 2. Sin embargo, la Línea 3, en particular, no ha logrado una integración total con otros sistemas de transporte público ni una reducción significativa de la congestión vehicular; y se ha enfocado más en el turismo, dejando en segundo plano el objetivo de mejorar la movilidad de los residentes locales. Por lo que es primordial realizar

estudios especializados sobre los resultados del Cablebús, así como impulsar una revisión exhaustiva de la planeación de las siguientes líneas.

VIII. Conclusiones

Esta investigación exploró el impacto del Cablebús en la movilidad urbana de la Ciudad de México. Considerando que desde el 2019, que se presentó el proyecto de dicho medio de transporte, se ha calificado como una innovación estratégica para superar las problemáticas que enfrentan los capitalinos, como el tráfico, la desigualdad en el acceso al transporte en las zonas periféricas y marginadas, así como las emisiones contaminantes; actualmente no se ha generado ningún documento oficial por parte del Gobierno de la CDMX, que evalúe dichos objetivos. Lo cual es preocupante, dado que se continuarán construyendo más líneas en los próximos años.

A partir de la investigación se logró detectar puntos clave de la situación, tales como:

- La integración con el Sistema de Movilidad Integrada:
Se observó que el Cablebús, aunque forma parte del Sistema de Movilidad Integrada, enfrenta desafíos para una integración total con otros medios de transporte (Metro, Metrobús, RTP), la línea que presenta mayores complicaciones de conectividad es la Línea 3.
Este hallazgo es relevante porque la integración es clave para maximizar el uso y los beneficios del sistema en su conjunto.
- Impacto en Tiempos de Traslado:
El Cablebús ha demostrado reducir significativamente los tiempos de traslado en las zonas donde opera, especialmente para los habitantes de zonas en las que operan la Línea 1 y 2. Ya que la Línea 3, presenta largas filas y espera de más de una hora para abordar alguna cabina, por su popularidad turística.

- Percepción de los Usuarios:

Aunque existe una percepción general positiva sobre la seguridad y comodidad del Cablebús, persisten preocupaciones sobre la confiabilidad del sistema, especialmente en lo que respecta a tiempos de espera. Además, algunos usuarios perciben el Cablebús más como una atracción turística que como una solución real a sus necesidades de transporte. Esta percepción es importante porque afecta la aceptación y el uso a largo plazo del sistema.

A partir de la investigación y los problemas detectados se sugiere de primera instancia impulsar una evaluación a detalle de las tres líneas de Cablebús, para determinar la viabilidad de las líneas proyectadas a construir durante la gestión de Clara Brugada; ya que es necesario que se integren de manera coherente con el crecimiento de la ciudad y las necesidades de movilidad de sus habitantes. Así como, evaluar a profundidad el impacto que ha tenido en la congestión vehicular en las zonas en las que operan las diversas líneas del Cablebús; y su impacto socioeconómico y ambiental, considerando factores como la generación de empleo, el acceso a servicios, la reducción de la contaminación y el uso de energía.

De igual forma es pertinente establecer mecanismos de participación ciudadana para involucrar a los usuarios y a otros actores relevantes en la toma de decisiones sobre la expansión y mejora del Cablebús. Ya que, la implementación de la Línea 3, demuestra que los fines no fueron para mejorar el problema vial que enfrentan día a día las personas que tienen que trasladarse a la zona de Santa Fe.

Por otra parte, es indispensable promover y reforzar los protocolos de mantenimiento preventivo y correctivo para minimizar las fallas técnicas y los tiempos de espera; así como, hacer campañas de difusión sobre qué hacer en casos de emergencia o en casos de que los usuarios se queden varados por fallas técnicas en una cabina en operación.

En cuanto a nuevas líneas de Investigación, se propone que para profundizar en el tema se pueden desarrollar las siguientes investigaciones:

- El Cablebús como detonador del Desarrollo Urbano: Análisis del impacto socioeconómico en zonas marginadas de la CDMX.
- Estudio Comparativo de la Red de Movilidad Integrada de la Ciudad de México.
- Sostenibilidad del Cablebús: Evaluación del impacto ambiental
- El Cablebús como herramienta de turismo y revalorización urbana.

Estas agendas de investigación permitirán profundizar en el análisis del impacto del Cablebús y proporcionar información valiosa para la toma de decisiones en materia de políticas públicas de transporte en la Ciudad de México.

Posibles soluciones

Como se ha planteado, uno de los principales obstáculos al desarrollar la investigación es la falta de información oficial sobre el impacto del Cablebús, por lo que se sugiere que se exhorta a una evaluación exhaustiva de los resultados que han tenido las tres líneas del Cablebús. Así como una recopilación y análisis de datos continúa con los que se pueda evaluar el número de pasajeros del Cablebús, los tiempos de viaje, la satisfacción del usuario. Lo cual permitirá que la construcción de las futuras líneas pueda tener toma de decisiones informadas que permitan identificar áreas de mejora.

Así como se exhorta a una evaluación por parte del Gobierno de la CDMX, también se propone una evaluación independiente por organismos especializados que permita evaluar objetivamente y de manera crítica su impacto en la movilidad, el medio ambiente y la economía.

De igual forma se propone fomentar la vinculación con las comunidades locales durante la planificación y construcción de nuevas líneas de Cablebús para abordar las preocupaciones y asegurar que el sistema satisfaga las necesidades locales.

IX. Bibliografía

Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento & Banco Mundial Región de América Latina y El Caribe. (2020). *Teleféricos Urbanos como Sistemas de Transporte Público Estudios de caso, especificaciones técnicas y modelos de negocio*.

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/394041600410949735/pdf/Urban-Aerial-Cable-Cars-as-Mass-Transit-Systems-Case-Studies-Technical-Specifications-and-Business-Models.pdf>

Capron, G. & Pérez- López, R. (2023). *Acceso a la ciudad y disminución de la desigualdad a partir de la implementación del Cablebús en la Ciudad de México*. Universidad Autónoma de México (UAM Azcapotzalco).

<https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2023/02/Acceso-a-la-ciudad-y-disminucion-de-la-desigualdad-como-efecto-de-la-movilidad-urbana-partir-de-la-implementacion-del-Cablebus-en-la-CDMX-2.pdf>

Castellanos, H. (2024, 28 de septiembre). L3 del Cablebús no alivió tránsito en Santa Fe: queja de vecinos y empleados. *Excelsior*.

<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/l3-del-cablebus-no-alivio-transito-en-santa-fe-queja-de-vecinos-y-empleados/1676247>

Congreso de la Ciudad de México. (2014, 14 de julio). *Ley de Movilidad de la CDMX*. Gaceta Oficial de la Ciudad de México del 29 de septiembre del 2020.

<https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

Constitución Política de la Ciudad de México. (2017). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México del 03 de octubre de 2024*.

<https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION POLITICA DE LA CDMX 14.pdf>

Cuadros, I. (2022, 4 de mayo). *Principales enfoques de la movilidad urbana en clave de las políticas públicas*. CEPAL.

https://www.cepal.org/sites/default/files/courses/files/m1-genaro-cuadros-enfoques-movilidad-2022_0.pdf

Gobierno de la CDMX. (s. f.). *Mi Cablebús*. Consultado el 10 de febrero de 2025.
<https://gobierno.cdmx.gob.mx/acciones/mi-cablebus/>

Gobierno de la CDMX. (2019). *Programa de Gobierno 2019-2020*.
https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/Plan_Gob_2019_2024_1.pdf

Gobierno de la CDMX. (2021a, 11 de julio). *Cablebús Línea 1*.
<https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/cablebus-linea-1/>

Gobierno de la CDMX. (2021b, 26 de agosto). *Cablebús L2, línea teleférico más larga del mundo*. <https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/cablebus-l2-linea-teleferico-mas-larga-del-mundo/>

Gobierno de la CDMX. (2025). *Afluencia Diaria Cablebús (Desglosada)*. Portal de Datos Abierto. Sistema Ajolote. Consultado el 18 de febrero de 2025.
<https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/afluencia-diaria-servicio-de-transportes-electricos/resource/176c0d20-0111-43bc-903c-d7e807ff37c0>

Hiernaux, D. & Lindón, A. (2004). La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. *Papeles de población*, 10(42), 101-123.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252004000400005&lng=es&tlng=es

Hernández-Millán, A. (1996). El estudio del crecimiento de las poblaciones humanas. *Papeles de Población* (10), 17-20.
<https://www.redalyc.org/pdf/112/11201002.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2025, 16 de enero). *Boletín de Indicador 19/25. Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)*. [Comunicado de prensa].
https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/transporteurbano/trans_urb2025_01.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2021, 29 de enero). *Comunicado de prensa número 98/21. En la Ciudad de México somos 9 209 944 habitantes: Censo de Población y Vivienda 2020*. [Comunicado de prensa].

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodem/ResultCenso2020_CdMx.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2017). *Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*.
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323491/Resultados_EOD.pdf

Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo [ITDP]) & Banco Interamericano de Desarrollo [BID]. (2024). *Lecciones aprendidas de la implementación de Cablebús: Presentación del Estudio*.
https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2024/09/02_presentacion-resultados_cablebus-comprimido.pdf

Martínez, O. (2025a, 13 de febrero). Cablebús CDMX Tlalpan a C.U: así va el avance de las obras para su inauguración. *Infobae*.
<https://www.infobae.com/mexico/2025/02/14/cablebus-cdmx-tlalpan-a-cu-asi-va-el-avance-de-las-obras-para-su-inauguracion/>

Martínez, O. (2025b, 15 de enero). Cablebús Xochimilco CDMX: cuándo comenzará su construcción. *Infobae*.
<https://www.infobae.com/mexico/2025/01/16/cablebus-xochimilco-cdmx-cuando-comenzara-su-construccion/>

Melgoza- Delgado, R. (2024, 5 de octubre). Cablebús CDMX: de transporte a la atracción turística que lleva a barrios de Iztapalapa o Santa Fe. *El Economista*.
<https://www.eleconomista.com.mx/politica/cablebus-cdmx-transporte-atraccion-turistica-lleva-barrios-iztapalapa-santa-fe-20241005-728748.html>

Ordorica- Mellado, M. (1976). *Migración interna en México. 1960-1970*. Secretaría de Industria y Comercio.

Pérez, J. L. (2025, 10 de febrero). ¿Qué pasó en el Cablebús? Usuarios de Iztapalapa se quedan atrapados en las alturas. *La Prensa*.
<https://oem.com.mx/la-prensa/metropoli/que-paso-en-el-cablebus-usuarios-de-iztapalapa-se-reportan-atrapados-en-las-alturas-21623711>

Ramírez, B. (2024, 26 de septiembre). Beneficio del Cablebús, ahorro de tiempo en traslados: Andrés Lajous. La Jornada.

<https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/09/26/capital/beneficios-del-cablebus-es-el-ahorro-de-tiempo-en-traslados-andres-lajous-4612>

Sánchez, F. (2025, 13 de febrero). Magdalena Contreras tendrá Cablebús en dos años, promete Clara Brugada. *El Universal*.

<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/magdalena-contreras-tendra-cablebus-en-dos-anos-promete-clara-brugada/>

Secretaría de Movilidad [SEMOVI]. (2019). *Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024*.

https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf

Secretaría de Movilidad [SEMOVI]. (2019). *Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019*.

<https://www.movilidad-integrada.tianguisdigital.cdmx.gob.mx/docs/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

Secretaría de Movilidad [SEMOVI]. (2020). *Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico Técnico*.

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México [STE]. (s. f.). *Cablebús L3*. Consultado el 18 de febrero de 2024.

<https://www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus/cb-l3>

Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México [STE]. (2024, 28 de noviembre). *Moviliza Línea 3 del Cablebús a más de 1.1 millones de personas en dos meses de operación*.

<https://www.ste.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/moviliza-linea-3-del-cablebus-mas-de-11-millones-de-personas-en-dos-meses-de-operacion>

Sostenibilidad para todos. (s. f.). *Ya somos 8.000 millones de personas. Causas y Consecuencias de la Sobrepoblación*. Consultado el 12 de febrero de 2025.

<https://www.sostenibilidad.com/desarrollo-sostenible/causas-consecuencias-sobrepoblacion/>

Tinoco-Fabila, S. (2022). *Análisis del Cablebús Línea II como transporte público urbano y su impacto en la percepción de bienestar de la población periférica de la Alcaldía Iztapalapa* [tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional UNAM. <http://132.248.9.195/ptd2023/enero/0834121/Index.html>

Toribio, Y. (2024, 5 de octubre). Estas serán las 6 alcaldías que tendrán nuevas líneas de Cablebús CDMX. ADN 40. <https://www.adn40.mx/ciudad/2024-10-05/estas-seran-6-alcaldias-que-tendran-nuevas-lineas-cablebus-cdmx>

Vectio. (2024, septiembre 19). *Cómo un teleférico puede ser una solución sostenible para mejorar la movilidad urbana: El éxito de Cablebús en Ciudad de México*. <https://vectio.es/blog/como-un-teleferico-puede-ser-una-solucion-sostenible-para-mejorar-la-movilidad-urbana-el-exito-de-cablebus-en-ciudad-de-mexico/>

Zavala, D. (2024, 27 de septiembre). Cablebús: el transporte público de la CDMX más económico por pasajero. *Obras Expansión*. <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2024/09/27/cablebus-el-transporte-publico-que-le-cuesta-menos-a-la-cdmx>

Zayago, C. (2025, 25 de enero). Cablebús de Tlalpan: Esto se sabe del proyecto de la NUEVA Línea 4. *Milenio*. <https://www.milenio.com/politica/linea-4-del-cablebus-en-tlalpan-que-sabemos-de-la-nueva-ruta>

Es una investigación de análisis del Partido Acción Nacional en la Ciudad de México.
Registro ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor en trámite
Partido Acción Nacional en la Ciudad de México
Durango No. 22, Col. Roma, C.P. 06400, México, CDMX.