

Ciudad de México, a 30 de junio de 2017

DIP. JUAN GABRIEL CORCHADO ACEVEDO,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO
DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA.
VII LEGISLATURA
P R E S E N T E

1

En atención al punto de acuerdo derivado de la petición de los Diputados del Grupo Parlamentario de Morena de la presente H. Asamblea Legislativa, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122 de la Constitución Política de los estados Unidos Mexicanos, 36 y 42, fracciones XXV y XXX del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 10, fracciones I y XXXI; 17, fracción IV y 36, fracciones V y VII; 50 y 58, fracción X de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; 93 y 133 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, envió el solicitado:

- **INFORME PORMENORIZADO DEL PORQUÉ SE REALIZAN LAS OBRAS DE LA LÍNEA 7 DEL METROBÚS SOBRE CALZADA DE LOS MISTERIOS Y EL PASEO DE LA REFORMA.**

Del BRT en la Ciudad de México

El Sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés) es un esquema de transporte probado en 205 ciudades¹ del mundo. América y Europa son los continentes con mayor presencia de este tipo de transporte, de hecho, fue en Curitiba, Brasil, en donde desde 1974 incursionó el sistema y demostró ser una solución eficiente a los problemas de movilidad.

El éxito del BRT reside en dar preferencia al transporte público en las vialidades, pues el esquema requiere del confinamiento de carriles para facilitar el tránsito de la flota. Los resultados positivos permiten que instituciones como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) certifiquen sus beneficios y el Banco Mundial otorgue préstamos para el desarrollo de corredores de este tipo.

¹ Información extraída de brtdata.org



De acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), el BRT combina la eficiencia y calidad del Metro, con la flexibilidad y bajo costo de los autobuses. Además, los niveles de velocidad, capacidad y comodidad son comparables con los sistemas ferroviarios, pero se construyen a menor costo y tiempo².

La misma institución señala que los sistemas BRT coadyuvan en la reducción de emisiones de efecto invernadero y la contaminación ambiental. Sus beneficios en materia ambiental son aprobados por las Naciones Unidas para generar y vender créditos de carbono.

La puesta en operación de este sistema, al menos en la Ciudad de México, refleja una modernización de la imagen urbana, mejora ambiental y una reducción importante de unidades de servicio público en la obsolescencia.

Desde su implementación en 2005, el BRT, denominado Metrobús en la Capital de la República Mexicana, significó un cambio de paradigma en el transporte público. Hasta esa fecha, los únicos sistemas de transporte semimasivo y masivo eran el Metro y el Tren Ligerero; en la urbe se había apostado por priorizar los transportes de baja capacidad como los microbuses, combis y taxis.

En el desarrollo de la Línea 1 del Metrobús, que conectó Indios Verdes con Doctor Gálvez, los primeros factores en contra fueron: la resistencia de los operadores de transporte público y la oposición a la diversificación de la movilidad en la Avenida de los Insurgentes.

La incorporación de un sistema de transporte de este tipo, con mayor regulación del servicio y sin necesidad de que los usuarios corrieran peligro para abordar o los operadores pelearan para captar la mayoría del pasaje, generó condiciones de seguridad y dignificó el servicio.

El primer corredor de BRT en la Ciudad se concretó con un préstamo del Banco Mundial que permitió el desarrollo de estudios para diseñar el Sistema de Corredores Estratégicos de Transporte³. Con la Línea 1 del Metrobús se logró la salida de 352 microbuses y autobuses que circulaban por un tramo de 19 kilómetros de Insurgentes. Las unidades antiguas fueron sustituidas por 80 autobuses biarticulados que atendieron la demanda de 250 mil usuarios diariamente.

La modernización del transporte público buscó mejorar el servicio basado en el modelo del Transmilenio originario de Bogotá, Colombia; y la calidad del aire en la urbe⁴.

La inexperiencia en este tipo de corredores de transporte en la Capital a través del Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (FIMEVIC)⁵ derivó

² Información extraída de <http://mexico.itdp.org/areas/transporte-publico/>

³ <http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/antecedentes.htm>

⁴ BBC Mundo 1 de junio de 2015 http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/science/newsid_4594000/4594479.stm

⁵ La Crónica, 22 de mayo de 2005, Senadores dan regañiza a Sheinbaum <http://www.cronica.com.mx/notas/2005/177963.html>

en errores operativos y técnicos. Tal vez el principal fue dejar el carril confinado con asfalto, que a un año de operación estaba deformado y tuvo que ser sustituido por concreto hidráulico.

Este primer corredor⁶ fue parteaguas para la movilidad en la Ciudad y a favor del 80 por ciento de la población⁷ que requiere de transporte público para realizar sus traslados.

3

A la fecha, la Ciudad de México tiene seis líneas de Metrobús que suman 125 kilómetros y posee 190 estaciones distribuidas en 11 delegaciones. A 12 años del inicio de sus operaciones, diario transporta a 1.3 millones de personas y se han dejado de emitir 143 mil toneladas de gases de efecto invernadero⁸, cifra que sólo podrían captar 420 mil árboles.

Modernización y evolución del sistema

En términos técnicos y operativos, la flota se ha renovado buscando cumplir con las normas más estrictas para los autobuses a base de diésel. Para el tema constructivo, la Secretaría de Obras y Servicios, dependencia a cargo de la ejecución de la infraestructura desde la Línea 2 del sistema, ha desarrollado métodos cada vez menos invasivos y que permitan el avance con mayor celeridad.

Si bien todos los corredores presentan sus particularidades y requerimientos de atención en temas específicos, el desarrollo de la Línea 4 del Metrobús significó la puesta en operación del primer sistema semimasivo de transporte en el Centro Histórico.

La zona catalogada como Zona de Monumentos Históricos quedó blindada, pues se conservó su estructura y sacó de circulación microbuses que aumentaban los congestionamientos viales.

En las estaciones ubicadas dentro del perímetro con mayor acervo histórico y arquitectónico del Centro, se instalaron estelas indicativas de aproximadamente tres metros de altura y las banquetas se elevaron para garantizar la accesibilidad a los autobuses.

Los autobuses son de cama baja, esta característica permite que a la llegada del parabús, el usuario acceda de manera más sencilla y segura porque están al mismo nivel.

Las estaciones externas al denominado perímetro A del Centro de la Capital cuentan con techumbre y únicamente las estaciones terminales de San Lázaro y Buenavista son estaciones cerradas. Hoy la operación está garantizada y el Patrimonio se preserva.

Entre las mejoras integradas a la ejecución de la obra, se pueden mencionar el uso de prefabricados para las estaciones, el desarrollo de diversos modelos de estaciones conforme a la

⁶ Presentación del proyecto ante el Senado <http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/presentacion.htm>

⁷ Sin Embargo, 15 de septiembre de 2016, Las autoridades en México erigen ciudades para los autos y no para las personas: grupos civiles <http://www.sinembargo.mx/15-09-2016/3092562>

⁸ Información extraída de <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/reduccionemisiones>



configuración o necesidades de las vialidades y la aplicación de asfalto modificado en las intersecciones, y uso de concreto hidráulico para las estaciones.

La ocupación de elementos prefabricados evita grandes confinamientos en sitio, con lo que se favorece el tránsito por la zona de obra; la combinación de materiales para la carpeta asfáltica reduce costos sin impactar negativamente en la operación del corredor de transporte.



Cabe destacar que la implementación del Metrobús ha significado un rescate integral de las zonas de influencia del proyecto. La Línea 5, que conecta Río de los Remedios con San Lázaro, incluyó el modelo de calle completa, el cual significa una renovación de paramento a paramento de las vialidades.

La Línea 5 del Metrobús es el primer corredor que permite la convivencia de todas las formas de movilidad urbana en un mismo espacio seguro: peatón, ciclista, transporte público y automóvil. El desarrollo de esta Línea permitió la rehabilitación de las banquetas a lo largo del corredor, integración de esquinas accesibles, puesta en operación de ciclovía confinada en ambos extremos derecho de la vialidad e integración de los espacios públicos existentes en el camellón.⁹

En las estaciones de la Línea 5 se colocaron jardines verticales con miras a un beneficio ambiental y arquitectónico; además, se equiparon con módulos sanitarios para comodidad de los usuarios.

Para la Línea 6, que une San Juan de Aragón con el Rosario, se integraron 5 diseños diferentes de estaciones y se combinaron asfalto modificado con concreto hidráulico para reducir los costos de construcción y garantizar la operación segura y comfortable. En las estaciones, donde los autobuses concentran mayor carga, se aplicó concreto; en tanto, en los intertramos se aplicó asfalto modificado capaz de soportar el paso de los buses.

Es importante mencionar que durante el crecimiento de la red se han perfeccionado los métodos constructivos y se diseñaron circuitos dentro de las líneas para favorecer la movilidad; pero además, se registró a todas las líneas del Metrobús¹⁰ ante las Naciones Unidas como Mecanismo de Desarrollo Limpio.

Los beneficios y ventajas demostradas por el Metrobús permiten conseguir cifras que indican que 17 por ciento de los usuarios poseen automóvil; no obstante, prefieren el uso de este modelo de transporte, de acuerdo con datos del Organismo Metrobús.

⁹ Licea Viñas, Karla, Primera Fase: Metrobús Línea 5 Calle Completa <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Linea-5-F.pdf>, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, noviembre de 2013.

¹⁰ Información extraída de: <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7>





Política de transporte

Este desarrollo del sistema Metrobús, se suma a la ampliación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, y la puesta en operación de los corredores Cero Emisiones, la habilitación de nuevas cicloestaciones y cicloestacionamientos con los que se pretende cumplir el objetivo de crear una red integrada de transporte público.

5

En el Plan General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018¹¹ tiene como eje rector número 4 la Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura; en dicho documento se plantea que el territorio es dinámico y la mayor parte de la población se encuentra en edades productivas, por ello es necesario resolver el reto relacionado con la articulación del transporte público.

Dentro del Plan de Movilidad 2013-2017¹² se prevé el crecimiento de la red de Metrobús, de ahí se derivaron las construcciones de las líneas 5, 6, 7 y próximamente la ampliación de la Línea 5.

Red de transporte integrado Conexiones con otros sistemas e interconexiones			
Metrobús	Líneas de Metrobús	Líneas de Metro	Otro sistema de transporte
Línea 1	2,3,4 y 6	1,3,6,	Cicloestaciones Tren Suburbano
Línea 2	1 y 3	A, 3 y 9	Cicloestaciones
Línea 3	1, 2, 6	B, 1, 2, 3	Cicloestaciones Tren Suburbano
Línea 4	1, 3, 5	B,1, 2, 3, 4 y 8	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Terminal de Autobuses de Oriente (TAPO) Tren Suburbano
Línea 5	4, 6	B,1,5	Terminal de Autobuses de Oriente (TAPO)
Línea 6	1,3,5	6,7	

Con información de Metrobús y Metro.

¹¹ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 11 de septiembre de 2013, número 1689, Tomo II.

¹² Gaceta Oficial del Distrito Federal, 15 de octubre de 2014, número 1965, BIS.



Paseo de la Reforma

La Ciudad de México tiene una red vial primaria, más de mil kilómetros de carpeta de rodamiento. Una de las avenidas que forma parte de dicha red es el Paseo de la Reforma, que no sólo es importante por el flujo vehicular que circula por él, sino por el acervo histórico, cultural, natural y artístico que alberga.

6

Al estar calificada como vía primaria¹³, es el Gobierno local quien se encarga de darle mantenimiento al Paseo de la Reforma. Las actividades de limpieza, atención a alumbrado público, carpeta asfáltica y áreas verdes están a cargo de la administración local.

Es importante conocer su evolución e historia para comprender que su desarrollo ha obedecido a las necesidades de la población y ha permitido el crecimiento de la Capital del País.

Cabe destacar que hasta la época previa al imperio de Maximiliano de Habsburgo no existía una vía que conectara de manera sencilla o directa el Castillo de Chapultepec con la Plaza Mayor. El emperador y su esposa ocuparon el Castillo como morada, fue por ello que en 1864¹⁴, se encargó al arquitecto Louis Bolland el diseño de la Calzada de aproximadamente 3 kilómetros y 18 metros de ancho.

En 1865 quedó inaugurada, tenía sólo una glorieta localizada aproximadamente en la mitad de camino. Originalmente se le llamó Paseo de la Emperatriz, pues por él transitaba únicamente la comitiva imperial. Su trazo era una línea recta entre el Bosque de Chapultepec y el Paseo de Bucareli¹⁵.

El primer cambio inmediato a la avenida, tras restablecerse el mandato del Presidente Benito Juárez, fue su renombramiento a Paseo Degollado; y en 1872 fue abierto al paso del público. Tras la muerte de Juárez se construyó un terraplén y un puente denominado de La Teja, de 8 metros de ancho que permitió el tránsito¹⁶.

Con la llegada de Porfirio Díaz se inició la colocación de monumentos, faroles importados de Berlín, se edificaron sedes corporativas y bancos. Durante esta etapa, se instalaron setenta y siete estatuas de bronce dedicadas a personajes ilustres del Partido Liberal, y jarrones de bronce¹⁷.

Tras el embellecimiento con piezas de arte y desarrollo arquitectónico; en la segunda década del siglo XX arrancó la ampliación de la avenida hacia la zona poniente de la capital hasta el

¹³ Gaceta Oficial del Distrito Federal 15 de octubre de 2014, 1965 BIS, pág. 135.

¹⁴ México Desconocido, El Paseo de la Emperatriz (Distrito Federal), <https://www.mexicodesconocido.com.mx/el-paseo-de-la-emperatriz-distrito-federal.html>

¹⁵ Ídem

¹⁶ Excélsior en la Historia: La metamorfosis de Paseo de la Reforma, 31 de julio 2013 <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2013/07/31/911511>

¹⁷ Ídem



entronque con la carretera de Toluca. Y durante la administración del regente Ernesto P. Uruchurtu se prolongó la vialidad en sentido norte, desde la Glorieta del Caballito a Peralvillo¹⁸.

Dichas elongaciones de la avenida respondieron a la transformación de la dinámica social y a la necesidad de facilitar la entrada y salida a los desarrollos inmobiliarios de Lomas de Chapultepec y Tlaltelolco.

7

Con el inicio del nuevo siglo llegó una nueva conceptualización de la vialidad, se comenzó con el cambio de la carpeta asfáltica después de 46 años¹⁹ y se colocó concreto hidráulico; se renovaron banquetas, se ajustaron los pisos de los paramentos y los camellones laterales; y se instalaron unas jardineras en forma de prisma en el camellón central.

Como parte de la remodelación de la vialidad, se incluyó la remoción de bancas de cantera y el cambio de ubicación de la estatua de Cuauhtémoc²⁰, con lo que se liberó el cruce de Paseo de la Reforma y Avenida Insurgentes y permitió el paso para la Línea 1 del Metrobús.

Las siguientes modificaciones consistieron en la diversificación de la movilidad, renovación de la flota y la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) continuó el mantenimiento de la vialidad (limpieza²¹, atención a carpeta asfáltica²², banquetas²³, jardinería²⁴, alumbrado y señalamiento).

En 2009 se puso en operación el Corredor Reforma, que con 173 unidades inauguró su servicio entre Indios Verdes y Santa Fe²⁵. En febrero se puso en operación el sistema Ecobici, y Paseo de la Reforma albergó estaciones del préstamo de bicicletas en los camellones que separan los carriles laterales de los centrales²⁶; en ese tenor, para mayo de 2010 se construyó la Ciclovía

¹⁸ ídem

¹⁹ Construcción y Tecnología, enero 2005, El Paseo de la Reforma y el Concreto <http://www.imcyc.com/cyt/enero05/NOTICIAS.pdf>

²⁰ El Universal, 23 de julio de 2004, Mueven estatua de Cuauhtémoc en medio de protestas, <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/236025.html>

²¹ Recolecta Sobse 6 Toneladas de Residuos en Operativo de Limpieza Tras Verbena en Reforma, 1 de enero de 2016, <http://www.obras.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/recolecta-sobse-6-tonelas>

²² Atiende Sobse 47 mil 500 metros cuadrados de pavimento de las 16 delegaciones en una semana, 31 de marzo de 2015 <http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/atiende-sobse-47-mil-500-metros-cuadrados-de-pavimento-de-las-16-delegaciones-en-una-semana-2/>

²³ En beneficio de los peatones en la CDMX, la Sobse renueva 47 mil metros cuadrados de banquetas, 21 de marzo de 2015, <http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/en-beneficio-de-los-peatones-en-la-cdmx-la-sobse-renueva-47-mil-metros-cuadrados-de-banquetas/>

²⁴ CDMX se viste con flores de cempasúchil para conmemorar el día de muertos: Sobse, 29 de octubre de 2016, <http://www.obras.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/cdmx-se-viste-con-flores-de-cempasuchil-para-conmemorar-el-dia-de-muertos-sobse>

²⁵ La Razón, 02 de agosto de 2009, Arrancan 173 camiones para el Corredor Vial Reforma, <http://razon.com.mx/spip.php?article3247>

²⁶ El Economista, 16 de febrero de 2010, GDF inaugura Programa Ecobici, <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2010/02/16/gdf-inaugura-programa-ecobici-0>



modelo en las laterales del Paseo de la Reforma, de Lieja a Balderas, eso diversificó la forma de transitar por la avenida y sumó una opción de movilidad de impacto positivo para el medio ambiente.

En 2013, para realzar la belleza de la avenida y garantizar la seguridad en su trazo, el Gobierno de la Ciudad de México renovó 522 luminarias entre Circuito Interior a Periférico; y se instalaron 32 puntos de luz en el área ajardinada que dan una iluminación artística²⁷.



Durante 2014 y 2015, se remozó de manera exitosa las 76 estatuas y 71 jarrones de bronce y cantera a lo largo de Paseo de la Reforma²⁸, e incluso se brindó mantenimiento a la Diana Cazadora²⁹ y a la estatua de Cristóbal Colón. Estas actividades garantizan que el personal del Gobierno de la Ciudad de México conoce los procedimientos para la preservación de todos los elementos que engrandecen el Paseo y reiteran el compromiso de la Secretaría de Obras y Servicios para proteger el acervo histórico de la Capital y el ubicado en esta avenida primaria.

Sin lugar a dudas el Bosque de Chapultepec es el mejor acompañante del Paseo de la Reforma, el pulmón por excelencia de la Ciudad de México también ha sido intervenido para su preservación y mejoramiento.

En esta administración se rehabilitó la segunda sección de Chapultepec, se dio un remozamiento a la infraestructura vial y a los museos que la integran. Se habilitó un skatepark³⁰, se renovó el alumbrado del Circuito Gandhi³¹, se reabrió el campo de tiro con arco³², se rehabilitó el parque La Hormiga y se han buscado diversas estrategias para un mejoramiento integral de este espacio verde de la Capital.

Línea 7 del Metrobús

Al ser el principal corredor turístico y bursátil de la Ciudad de México y del País, requiere de un transporte público moderno y eficiente. Las iniciativas por entregar al Paseo de la Reforma un servicio

²⁷ Excélsior ¿Ya viste la nueva iluminación de Paseo de la Reforma? 18 de junio de 2013, <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/06/18/904619>

²⁸ Rehabilita Sobse 76 estatuas y 71 jarrones de avenida Paseo de la Reforma, 8 de marzo de 2017 <http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/rehabilita-sobse-76-estatuas-y-71-jarrones-de-avenida-paseo-de-la-reforma/>

²⁹ Inicia segunda etapa de mantenimiento a fuentes urbanas de la CDMX, 29 de agosto de 2015 <http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/inicia-segunda-etapa-de-mantenimiento-a-fuentes-urbanas-de-la-cdmx/>

³⁰ Visitan más de 39 mil personas Skatepark en el Bosque de Chapultepec, 18 de febrero de 2017, <http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/visitan-mas-de-39-mil-personas-skatepark-en-el-bosque-de-chapultepec>

³¹ Presenta Jefe de Gobierno nuevo alumbrado público del Circuito Gandhi, 17 de enero de 2017, <http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/presenta-jefe-de-gobierno-nuevo-alumbrado-publico-del-circuito-gandhi>

³² Reapertura de Campo de Tiro con Arco en Chapultepec, semillero de Juegos Olímpicos: Jefe de Gobierno, 15 de enero de 2017, <http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/reapertura-de-campo-de-tiro-con-arco-en-chapultepec-semillero-de-juegos-olimpicos-jefe-de-gobierno>



de calidad fueron varias, cabe recordar que desde 2005 se planteó la posibilidad de desarrollar un corredor de Metrobús en la emblemática avenida³³.

Al no concretarse un proyecto acorde a la vialidad, en 2009 se puso en operación el Corredor Vial Reforma con el que se sacaron de circulación 369 microbuses y camiones obsoletos que fueron sustituidos por 173 camiones que redujeron las emisiones contaminantes y mejoraron las condiciones de traslados de las más de 100 mil personas con necesidades de viaje entre La Villa y Santa Fe³⁴.

A pesar de que se reportó una mejora, la falta de un sistema semi-masivo en una avenida como Reforma queda evidenciado, por lo que es necesario un transporte que cumpla con los estándares ambientales, de accesibilidad y con una imagen acorde a una vialidad con alto valor histórico.

Derivado de esta situación, el Gobierno de la Ciudad de México impulsó la construcción de la Línea 7 de Metrobús, la cual logrará un reordenamiento vial modelo, en la que convivirán peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas armónicamente.

Previo a la ejecución, el 27 de junio de 2015 se publicó en la Gaceta Oficial el aviso³⁵ por el que se aprueba el corredor de transporte público de pasajeros “Metrobús Reforma” como resultado de diversos estudios de tránsito realizados por la Secretaría de Movilidad (Semovi), al tomar en cuenta las características de la vialidad y los recorridos que se efectúan en ella.

Derivado de los resultados obtenidos se garantizó la viabilidad de operación; por ello, el 21 de junio de 2016 se publicó la Declaratoria de Necesidad³⁶ para la prestación de servicio de transporte público Metrobús Reforma³⁷.

Es importante mencionar que todos los estudios previos para definir la operación del sistema de transporte y la logística de la obra se han realizado de manera interinstitucional con el objetivo de garantizar los beneficios a la población.

Para lograr una coordinación plena de las actividades, desde mayo de 2016, como consta en el resolutivo de impacto ambiental,³⁸ se enviaron oficios para personal del Instituto Nacional de Bellas

³³ Firme, el proyecto de Metrobús en Paseo de la Reforma: Sheinbaum <http://www.jornada.unam.mx/2005/09/14/index.php?section=capital&article=046n1cap>

³⁴ Dan banderazo a Corredor Vial Reforma, 2 de agosto de 2009, http://wradio.com.mx/radio/2009/08/02/nacional/1249230540_854883.html

³⁵ Disponible en el microsítio de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

³⁶ Disponible en el microsítio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

³⁷ Excelsior, Tendrá 32 estaciones la línea 7 del Metrobús que correrá por Reforma, 21 de junio de 2016 <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/06/21/1100108>

³⁸ Disponible en el microsítio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>



Artes (INBA), el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi).

El 24 de agosto de 2016 comenzaron los trámites en materia ambiental, en esa fecha se ingresó la solicitud de Evaluación de Impacto Ambiental. Además, el 2 de septiembre de 2016, se publicó el resumen del proyecto en un periódico de circulación nacional³⁹ conforme a lo establecido en la Ley Ambiental de Protección de la Tierra del Distrito Federal (LAPTFD) y el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (RIAR).

10

El 1 de noviembre del mismo año, la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) inició el proceso de licitación del contrato para la construcción. Durante la licitación, se contó con el acompañamiento de la Contraloría Ciudadana para la Rendición de Cuentas A.C.; y el representante emitió un testimonio sobre su participación en el proceso⁴⁰.

El contrato de construcción se firmó bajo el esquema de Proyecto Integral a Precio Alzado y Tiempo Determinado. Las responsabilidades a cargo de la contratista son: el diseño del proyecto ejecutivo, trámites y servicios; obras inducidas, obra civil, banquetas y guarniciones; señalización y semaforizaciones; así como la administración técnica de la construcción del corredor vial.

El proyecto ejecutivo⁴¹ se diseñó con base en las necesidades de operación, aforos, accesibilidad y protección al medio ambiente e histórico. Este proyecto se mantiene abierto a cambios y modificaciones concretados en mesas de trabajo interinstitucional, peticiones vecinales y necesidades propias de la obra.

Con fecha 1 de diciembre, la Secretaría de Obras y Servicios recibió el resolutivo de Impacto Ambiental emitido por la Secretaría de Medio Ambiente (Sedema)⁴². En cumplimiento con los requerimientos de la Sedema y con el objetivo de reducir el número de derribos autorizados como parte de la obra, la Sobse realizó modificaciones que garantizan una operación idónea y minimizan el número de retiro de árboles de 618 a 363, esto oficializado a través de un Acuerdo Administrativo⁴³.

Esta protección al medio ambiente se garantiza al conservar una ruta del Metrobús adyacente al Bosque de Chapultepec, sin ingresar en ningún momento a su territorio o modificando su composición actual, el Metrobús también podrá captar a los visitantes a esta área como usuarios. Es decir, que las personas que acudan al Bosque o a los museos circunvecinos no sólo podrán llegar en Metro o microbús, ahora será el Metrobús otra opción de transporte.

³⁹ <http://hemeroteca.oem.com.mx/elsoldemexico/20160902/index.html#>

⁴⁰ Disponible en el micrositio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

⁴¹ Ídem

⁴² Ibídem

⁴³ Ibídem





Un protagonista importante en el trabajo coordinado e interinstitucional ha sido el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Con personal de la dependencia se realizaron mesas de trabajo desde la etapa previa de planeación con el objetivo de proteger y preservar el acervo histórico, artístico y cultural que posee la ruta.

11

Se continúan trabajando los detalles más mínimos para garantizar que se protegen todas las piezas que existen y que no se violenta el carácter de Monumento Histórico, al contrario todas las actividades están encaminadas a integrar de forma armónica todo el mobiliario requerido para la operación del sistema de transporte. Como muestra de este tipo de actividades y seguimiento, los titulares del INAH, Diego Prieto; el Director General de Metrobús, Guillermo Calderón; y el Secretario de Obras y Servicios, Edgar Tungüí, realizan recorridos en la ruta⁴⁴.

Las revisiones en gabinete y en sitio con el INAH encauzaron la firma de un convenio de salvamento arqueológico⁴⁵ que dio pie a realizar, desde febrero hasta la fecha, 29 calas, pozos de dos por un metro de superficie; y dos metros de profundidad.

Las excavaciones permiten conocer el terreno en donde se trabajaría como parte de la construcción y evitar algún tipo de daño a piezas con valor histórico que pudieran ubicarse en la ruta que unirá Indios Verdes con la Fuente de Petróleos. Las calas realizadas hasta el momento, evaluaron dos tramos de Paseo de la Reforma: Eje 2 Norte a Hidalgo; y Lieja hasta el Jardín de la República de Líbano. En la primera sección se efectuaron 19 excavaciones y en el segundo se llevaron a cabo 10.

Para el desarrollo de la vía exclusiva y preferente de los 90 autobuses de doble piso que cumplen con la norma Euro VI, la cual garantiza las bajas emisiones de gases de efecto invernadero y evitarán el envío de 19 mil toneladas de contaminantes al año⁴⁶, se cuenta también con una autorización del INAH⁴⁷.

El permiso emitido por el Instituto, permite que la Sobse haga el mejoramiento de la carpeta asfáltica para construir un cajón de 50 centímetros de profundidad para colocar relleno fluido, material que evita la deformación del terreno; se colocan canastillas de acero para darle flexibilidad y después se aplica la capa de concreto hidráulico que hará comfortable el paso de las unidades.

⁴⁴ @INAHmx @SOBSECDMX y MB el día de hoy realizaron recorrido de verificación de proyecto de la Línea 7 Reforma.

Por una mejor movilidad. 24 de febrero de 2017 <https://twitter.com/MetrobusCDMX/status/835201119194333186>

⁴⁵ Disponible en el micrositio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

⁴⁶ Disponible en el micrositio Línea 7 Transparencia Focalizada en el portal de Metrobús <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7>

⁴⁷ Disponible en el micrositio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

La entrega del permiso de obra fue refrendada a través de un boletín conjunto del Gobierno de la Ciudad de México y el INAH, en el que ambas entidades se comprometieron a proteger Paseo de la Reforma y abonar a la mejora de la movilidad⁴⁸.

El 19 de junio, el INAH expidió la autorización para la totalidad de la obra, con la salvedad de mantener la comunicación ante los alcances del proyecto⁴⁹. En ese sentido, el Gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Obras y Servicios, dependencia a cargo del desarrollo de la infraestructura garantiza que no se afectará de ninguna manera el patrimonio histórico a lo largo de la ruta, ni durante la obra ni en la operación.

La dignificación del transporte público en Paseo de la Reforma es necesaria, la puesta en operación de un sistema semimasivo, moderno, sustentable y accesible resultaba urgente, por esa razón se inició la construcción del corredor que unirá Indios Verdes con la Fuente de Petróleos y beneficiará a 130 mil personas diariamente⁵⁰.

Los autobuses que circulan actualmente en el corredor Reforma, tienen por lo menos 9 años de operación y no cuentan con los elementos necesarios para ofrecer el servicio para todos porque carecen de elementos de accesibilidad, aumentan los tiempos de traslado al no tener una frecuencia coordinada y, en algunos momentos del día, saturan la vialidad al ser demasiadas unidades que buscan tener el mayor número de personas trasladadas.

El número de paradas y parabuses existentes en Paseo de la Reforma, de Eje 2 Norte a Fuente de Petróleos, son más de 25 y ninguna fue diseñada para respetar el entorno urbano o arquitectónico, son estructuras genéricas que se pueden encontrar en cualquier eje vial o calzada. Con el Metrobús únicamente existirán 19 estaciones ligeras diseñadas específicamente para Paseo de la Reforma que contarán con un sistema de monitoreo de seguridad y frecuencia de los autobuses.

Aspectos como los elementos para confinar el carril y el diseño de las estaciones son gestionados en conjunto para garantizar funcionalidad, estética y seguridad. Una ventaja de los bolardos para el Metrobús es que son elementos menores a los colocados en la ciclovía de Paseo de la Reforma.

El respeto al diseño de la avenida es impecable, en ningún momento se ha pensado modificar el sentido o funcionamiento de las glorietas, la implementación del servicio si bien pretende beneficiar

⁴⁸Comunicado Gobierno CDMX-INAH, 14 de junio de 2017, <http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/comunicado-gobierno-cdmx-inah>

⁴⁹ Disponible en el micrositio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

⁵⁰ Disponible en el micrositio Línea 7 Transparencia Focalizada en el portal de Metrobús <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7>



al 80 por ciento de la población que se traslada en transporte público, no pretende complicar los recorridos en vehículo particular.

Cabe destacar que como lo marca el aviso aprobatorio del corredor, los carriles reservados serán confinados total o parcialmente para uso exclusivo de Metrobús, salvo aquellos tramos en que por necesidad de la operación vial se autorice el tránsito controlado, tal es el caso del tramo de Lieja a la Fuente de Petróleos.

13

La protección al tramo histórico de Paseo de la Reforma ha sido irreductible; no obstante, desde el Gobierno de la Ciudad de México se ha pugnado por rescatar el valor de la zona norte, la última en ser construida y que denota un cambio brusco de la imagen urbana. Al igual que las otras líneas de Metrobús, esta busca hacer un trabajo integral que dignifique por completo la ruta.

En ese sentido, se busca una transformación de la Calzada de los Misterios, con un trabajo de mantenimiento de los 15 monumentos que dan nombre a la vialidad y el esquema de calle completa. El cambio en la estructura de uno de los corredores religiosos más importantes de la Ciudad significa el mejoramiento de las redes hidráulicas, un mejoramiento del alumbrado público; devolver el espacio público como banquetas y camellones a los peatones; el ordenamiento del transporte y la puesta en operación de un sistema más seguro y eficiente.

Si bien la protección cultural, artística, histórica y ambiental es básica para el desarrollo del proyecto, el desarrollo de la infraestructura recobra sentido al ofrecer un servicio público. Es por ello, que representantes de las secretarías de Gobierno, Obras y Servicios; Medio Ambiente, Movilidad, Seguridad Pública, así como la Dirección General de Metrobús han sostenido más de 10 reuniones con diferentes comités vecinales.

Las mesas de trabajo y recorridos con vecinos de Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Miguel Hidalgo⁵¹ han permitido explicar los beneficios de la obra, mencionar cómo será la operación vial, resolver las dudas y tomar en cuenta señalamientos como horarios de trabajo, atención a drenaje, entre otras cosas.

Cabe destacar que para reforzar los beneficios ambientales derivados del proyecto, la inversión al fondo ambiental permitirá remozar las áreas verdes en las zonas de influencia del proyecto. Para lograrlo, vecinos de la Delegación Gustavo A Madero y Cuauhtémoc han presentado propuestas para mejorar su entorno.

La gama de beneficios a lo largo de 15 kilómetros serán palpables: autobuses de doble piso dignifican no sólo el servicio sino la imagen del transporte que circula por la avenida emblemática y el corredor religioso; reducción de tiempos de traslado hasta en 40 por ciento y la disminución de hasta

⁵¹ Disponible en el micrositio de la construcción de la Línea 7 del Metrobús en el portal de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) <http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>

22 mil viajes en automóvil⁵² por la ruta impactan directamente en la calidad de vida de quienes transitan por la zona.

La puesta en marcha de este corredor significa un reforzamiento de la red integrada de transporte, un punto a favor de los viajes multimodales al contar con interconexiones con ocho líneas de Metro (1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 y B), cuatro líneas de Metrobús (1, 3, 4 y 6); así como múltiples cicloestaciones.

14

El desarrollo del proyecto está justificado por el beneficio a la mayoría, la claridad de que es mayor el número de usuarios de transporte público ante el particular se pondera. Dignificar el transporte por una zona con valor histórico es apremiante y por eso, de diciembre a la fecha se construyó el 40 por ciento de la obra.

-oOo-

⁵² Disponible en el micrositio Línea 7 Transparencia Focalizada en el portal de Metrobús <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7>



CONCLUSIONES

El Gobierno de la Ciudad de México desarrolla grandes proyectos de infraestructura de manera interinstitucional para valorar de forma integral los beneficios en calidad de vida, su respectivo costo-beneficio y atender las oportunas demandas ciudadanas.

Cada proyecto diseñado busca favorecer a la mayoría e integrar a las minorías con intereses legítimos a través de mesas de trabajo. La construcción de la Línea 7 del Metrobús responde a una necesidad ciudadana de movilidad eficiente y de calidad; y añade cuatro características básicas que un sistema de transporte de alta capacidad en cualquier ciudad moderna debe ostentar: seguridad, eficiencia, sustentabilidad y accesibilidad.

La construcción de una línea de Metrobús sobre Paseo de la Reforma es un proyecto que tiene más de 12 años en la agenda del Gobierno de la Ciudad de México. De acuerdo con registros periodísticos, desde 2005 comenzó a evaluarse la posibilidad de ejecutar este corredor; no obstante, ha sido hasta la actualidad que se trabajó por desarrollar la infraestructura ideal para la vialidad.

Durante más de un año, diversas dependencias de orden local y federal han trabajado de manera conjunta para concretar este nuevo corredor de transporte. Los esfuerzos interinstitucionales permitirán dignificar el servicio y la imagen urbana.

El avance paulatino y el objetivo de consensuar las características del nuevo corredor permitieron obtener las opiniones técnicas y autorizaciones pertinentes. La ventaja del proyecto integral, justamente ha sido esa, la posibilidad de un mejoramiento conforme a los comentarios de expertos, vecinos y autoridades competentes.

La evaluación de la construcción de este corredor deberá ser completa y exhaustiva para comprobar que los esfuerzos se han encauzado a permitir que todas las colonias de la Ciudad de México tengan una imagen digna, así como servicios adecuados y facilitadores del desarrollo social.

La puesta en operación de la Línea 7 apuesta por unificar la imagen urbana de Reforma, eliminando la disparidad entre la zona Centro-Poniente con la Norte; así como resaltar la belleza de uno de los corredores procesionales y religiosos de la Capital, como lo es Calzada de los Misterios.

El trabajo coordinado y el proyecto dan oportunidad de eso; consiguen un equilibrio idóneo entre protección cultural, ambiental y social.

El sistema de transporte BRT ya ha sido desarrollado y opera con éxito en los perímetros A y B del Centro Histórico de la Ciudad, sin que, con su implementación, se haya deteriorado en forma

alguna el entorno o su valor histórico. Por el contrario, trajo a la zona un ordenamiento vial a través de la salida de microbuses obsoletos y contaminantes, el establecimiento de rutas y paradas bien definidas, y el funcionamiento de carriles confinados y semi-confinados.

Con el desarrollo de un sistema de transporte como el de la Línea 7 del Metrobús no sólo se derivan múltiples beneficios, como la reducción de tiempos de traslado, viajes seguros y un nuevo ordenamiento vial sino que, con su construcción, se mejoran los entornos urbanos y se rescata el perfil histórico de cada tramo de la ruta.

Con la Línea 7 del Metrobús se renueva el sistema de transporte del corredor bursátil más importante del País, se eliminan 180 autobuses obsoletos y se consolida el nuevo modelo de movilidad donde conviven, de manera armónica, peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas.

Las 130 mil personas que se trasladan entre Indios Verdes y la Fuente de Petróleos obtendrán un servicio seguro, eficiente y moderno. Los habitantes de tres delegaciones verán reflejados los beneficios al contar con un nuevo sistema de drenaje, cruceros seguros, nueva semaforización, atención al alumbrado público y remozamiento de áreas verdes.

Esta dependencia reitera su dedicación al cumplimiento de lo que, por normatividad, es una obligación en beneficio de la CDMX: la atención de la Red Vial Primaria –de la cual forma parte el Paseo de la Reforma–, en materia de mobiliario urbano y calidad de la carpeta asfáltica, esto último a través de la Agencia de Gestión Urbana.

En el marco de una actuación apegada a la normatividad, y en pleno cumplimiento del Estado de Derecho, como lo ha instruido el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, la Secretaría de Obras señala que las primeras labores de construcción del carril confinado de la Línea 7 del Metrobús sobre Paseo de la Reforma contaban con el respectivo aval del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), contrario a lo expresado por actores diversos en detrimento de la verdad.

Asimismo, esta Secretaría declara contar con experiencia previa en atención a monumentos históricos con valor artístico, toda vez que, en años anteriores, a través de empresas especializadas y bajo la supervisión del propio INAH se ha brindado atención incluso a las fuentes, esculturas y a los jarrones decorativos situados en Paseo de la Reforma, sin que dicha actividad se haya traducido en un deterioro del corredor, sino, en sentido opuesto, en una mejora integral de su imagen.

Al desarrollar la Línea 7 del Metrobús, la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México refrenda su experiencia en la habilitación del sistema BRT, y consolida su compromiso con la ejecución de infraestructura que favorece la movilidad.



Cabe mencionar que, con relación a los documentos solicitados en el punto de acuerdo correspondiente, a saber, proyecto ejecutivo de la Línea 7 del Metrobús, estudio de impacto ambiental y autorización del INAH, la Sobse expresa su compromiso con la transparencia y señala que, dichos archivos han sido puestos a disposición de la ciudadanía en el multicitado micrositio www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7 como un ejercicio de transparencia proactiva; además, se mantiene abierta al diálogo que favorezca el mejoramiento de los proyectos a favor de los habitantes de la Capital.

17

En tanto que, derivado de todo lo expuesto en el presente informe se implica que, antes de existir un impacto negativo, o bien un daño ocasionado al patrimonio histórico o de infraestructura del Paseo de la Reforma, la construcción del séptimo corredor de Metrobús en la Ciudad de México traerá un beneficio directo para más de 130 mil usuarios diarios, y para más de 8 millones de personas de manera indirecta en la Zona Metropolitana del Valle de México, al incluir la rehabilitación integral de elementos de mobiliario urbano y de valor histórico del corredor Paseo de la Reforma-Calzada de los Misterios.

-oOo-