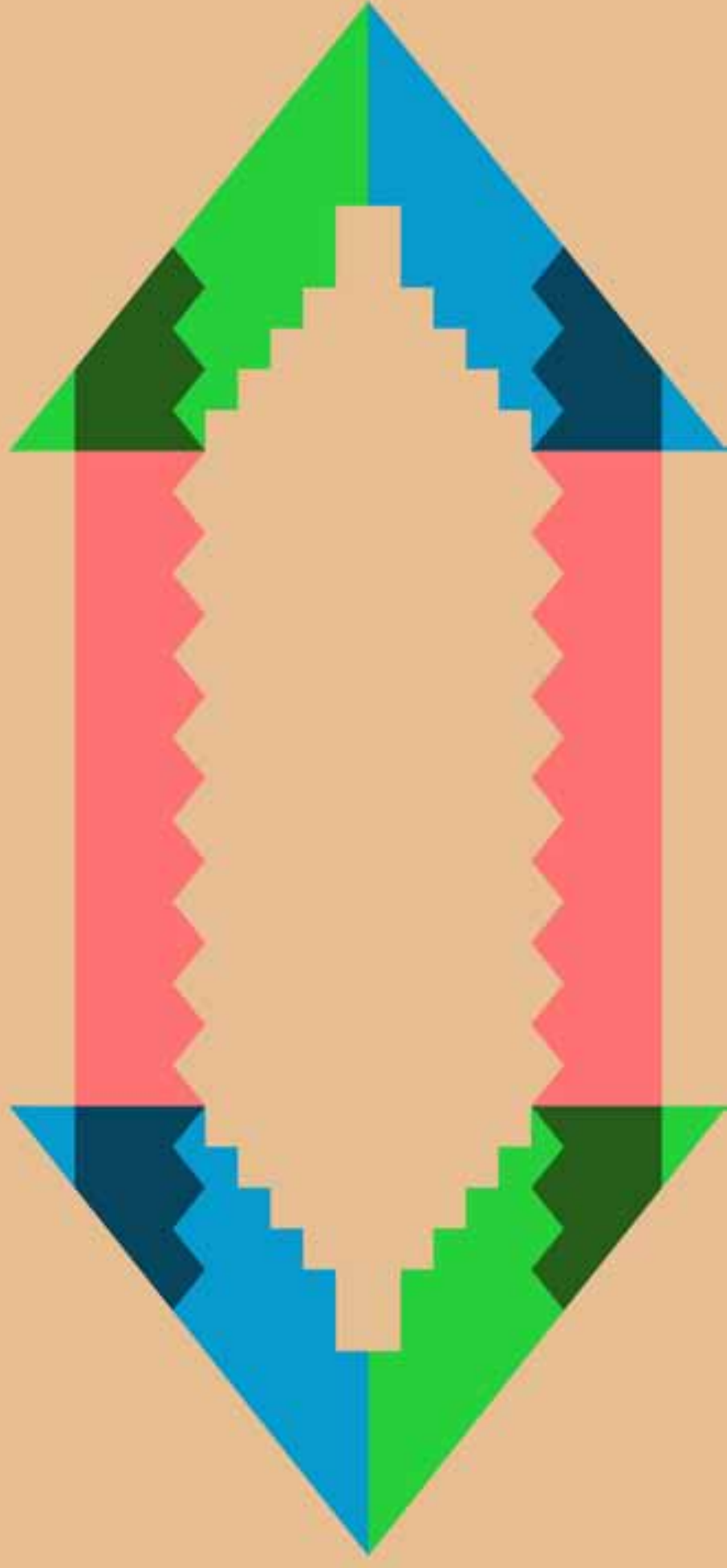
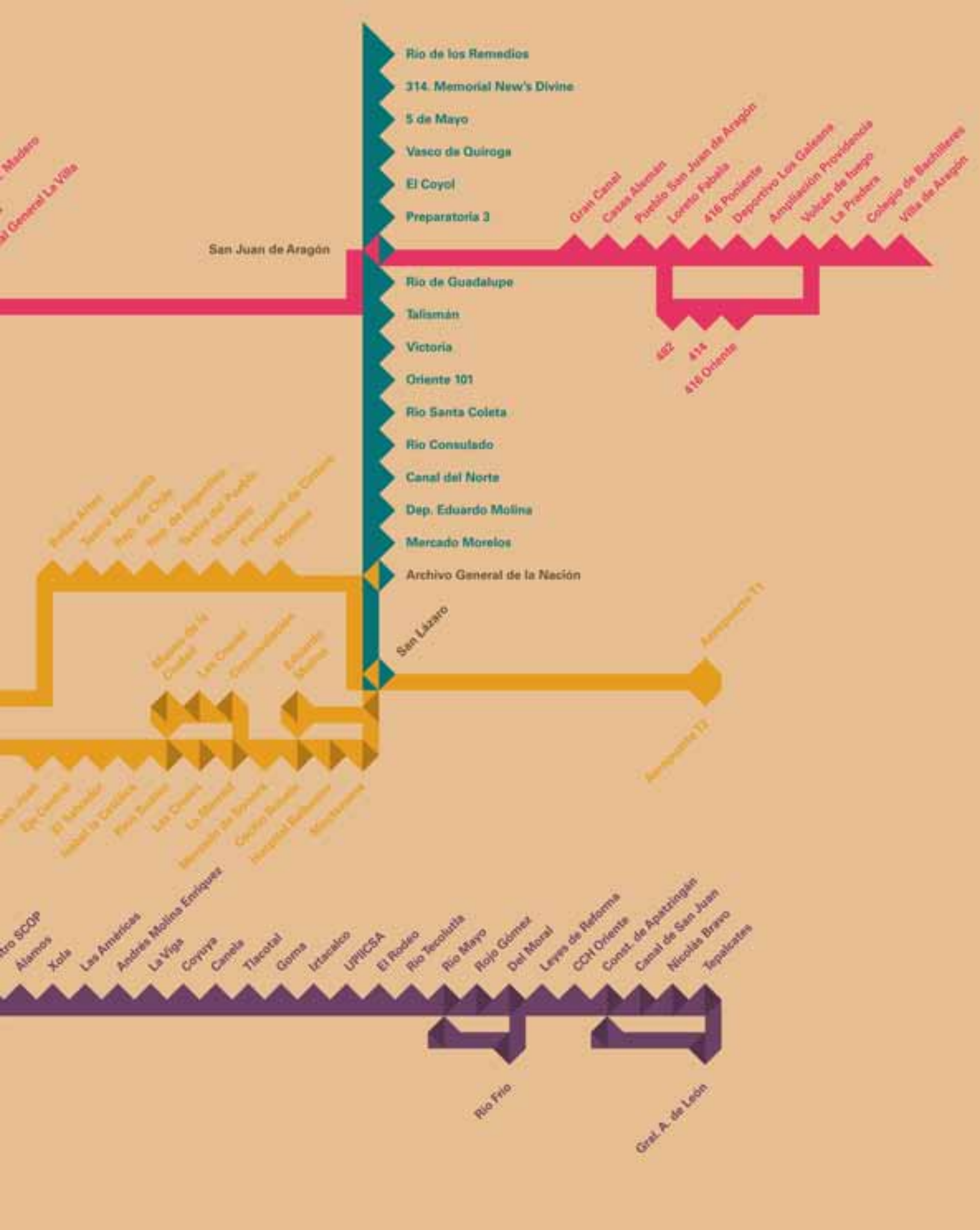


METROBÚS

DÉCIMO
ANIVERSARIO







MB10

METROBÚS
DÉCIMO
ANIVERSARIO

Metrobús, décimo aniversario — 004	Línea 4 ————— 125
Dr. Miguel Ángel	Recorrido fotográfico: ——— 133
Mancera Espinosa	Buenavista – Aeropuerto
Metrobús, décimo aniversario — 005	Yvonne Venegas
Lic. Héctor Serrano Cortés	La línea 4 del Metrobús ——— 145
Diez años de Metrobús ——— 007	Dra. Alejandra Moreno
Ing. Guillermo Calderón	Toscano
Aguilera	Recorrido fotográfico: ——— 147
Diez años, diez logros ——— 009	Buenavista – San Lázaro
La realidad viaja en Metrobús — 025	Melba Arellano
Ricardo Rocha	Una década después ——— 159
Línea 1 ————— 027	Mtro. Bernardo Baranda
Una nueva forma de movilidad	Sepúlveda
Diez años de Metrobús ——— 035	Línea 5 y 6 ————— 161
Lic. Jesús Padilla Zenteno	La consolidación del sistema
Recorrido fotográfico: ——— 037	Línea 5 ————— 169
Indios Verdes – Plaza de la República	Recorrido fotográfico:
Adam Wiseman	Río de los Remedios – San
El primer sistema BRT en la Ciudad	Lázaro
de México ————— 049	Alex Dorfsman
Enrique Peñalosa Lodoño	Línea 6 ————— 181
Recorrido fotográfico: ——— 051	Un sistema integral de soporte:
Reforma – La Bombilla	Personal e infraestructura ——— 189
Zaruhy Sangochian	Infraestructura de soporte ——— 190
Un sistema vivo de transporte — 063	Recorrido fotográfico ——— 193
Adriana Lobo	Ramiro Chaves
Recorrido fotográfico: ——— 065	Un cambio en la historia de la
Dr. Gálvez – El Caminero	movilidad urbana en México — 205
Moritz Bernouilly	Dr. Luis Gutiérrez Aparicio
Líneas 2, 3 y 4 ————— 077	Recorrido fotográfico: ——— 207
Nuevos aprendizajes	Retratos del Metrobús
Línea 2 ————— 083	Eunice Adorno
Recorrido fotográfico: ——— 089	Destino: Metrobús, ruta norte — 219
Tepalcates – Tacubaya	Idalia Sautto
Diego Berruecos	Línea 7 ————— 221
Metrobús: ————— 101	Metrobús: visión de futuro ——— 222
Los factores de éxito	MB10
André Ampelas	Acciones conmemorativas ——— 229
Línea 3 ————— 103	
El impacto del Metrobús ——— 111	
Dra. Martha Schteingart	
Recorrido fotográfico: ——— 113	
PJ Rountree	

METROBÚS, DÉCIMO ANIVERSARIO DR. MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA

Vivimos en un mundo cada vez más urbano, el acelerado ritmo de urbanización nos obliga como gobiernos locales a responder a nuevos desafíos en materia de transporte y movilidad.

En mi gobierno se ha configurado un marco jurídico que impulsa una nueva cultura, una cultura de movilidad incluyente y en sintonía con las principales demandas de ciudades como ésta, de megalópolis.

Este año celebramos el décimo aniversario del Sistema Metrobús con la noticia de haber alcanzado un máximo histórico de casi un millón de pasajeros en un solo día. Por ello, he impulsado su ampliación a través de la construcción de la Línea 5, de la Línea 6 y del proyecto que tenemos en puerta para construir Metrobús Reforma.

Estas obras además nos han permitido consolidar un modelo de calle completa que incluye la recuperación de espacios públicos, la construcción de biciestacionamientos, la adaptación de áreas peatonales, el alumbrado y el mejoramiento de todo el entorno cada vez que se construye Metrobús.

Hoy el gran reto del transporte capitalino es concretar la estrategia y poder llevar a la integración física todas las alternativas que tienen los usuarios para desplazarse.

Mi gobierno se mantendrá leal a sus principios, decidiendo juntos, escuchando, trabajando y corrigiendo cuando sea necesario. La Ciudad de los Derechos, la Capital Social, seguirá trabajando por su gente.

Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa
Jefe de Gobierno de la Ciudad de México
Tercer Informe de Gobierno
17 septiembre de 2015

METROBÚS, DÉCIMO ANIVERSARIO LIC. HÉCTOR SERRANO CORTÉS

La movilidad es uno de los principales temas de la agenda de la administración pública del Distrito Federal. Los efectos económicos, sociales, ambientales y urbanos que conlleva requieren de propuestas integrales. Así, bajo esta directriz, hace diez años se puso en marcha el Metrobús.

Junto con este proyecto surgió una nueva visión en el transporte público, ya que a éste se le dio prioridad en el uso de las vialidades con moderna infraestructura y equipamiento, así como un entorno con seguridad para su tránsito por la ciudad. Es por ello que Metrobús se inscribe claramente en la política de la actual administración, ya que establece un precedente para avanzar hacia una movilidad más eficiente, segura, incluyente, accesible y sustentable, que se enfoca a otorgar al movimiento de personas una jerarquía superior.

A lo largo de diez años, las principales vialidades de la ciudad –Insurgentes, Xola, Plutarco, Cuauhtémoc, Eduardo Molina y próximamente San Juan de Aragón y Montevideo– se han transformado con el desarrollo del Metrobús. En estas arterias se ha modificado la configuración vial, y también se ha reordenado el tránsito vehicular y peatonal, como parte de las acciones realizadas por el Gobierno del Distrito Federal para ampliar la red de servicio del Metrobús.

Metrobús es además un instrumento eficaz en el combate al deterioro del medio ambiente y de modernización del transporte. Durante sus diez años de existencia ha permitido retirar del servicio público unidades obsoletas y contaminantes, sustituyéndolas por autobuses de alta capacidad, con tecnologías vehiculares de vanguardia, como el Euro V y los autobuses híbridos, los cuales utilizan diésel ultrabajo en azufre, menos agresivo con el ambiente. Asimismo, Metrobús ha permitido la introducción de un esquema empresarial, con estructuras operativas profesionales en la prestación del servicio; la introducción de la tarjeta de prepago (hoy la Tarjeta de la ciudad), el recaudo centralizado y su estructura jurídica y administrativa permitieron que los transportistas accedieran al crédito activando de esta manera el desarrollo del sector transporte del Distrito Federal, que por muchos años presentó retrocesos y deterioro en detrimento de los usuarios y de la Ciudad en general.

Hoy Metrobús tiene presencia en la mayor parte de las delegaciones políticas del Distrito Federal; la Línea 6 utilizará como principal vialidad el Eje 5 Norte, con origen en la zona de Aragón y destino en El Rosario, con lo cual su red de

servicio se extenderá a más de 125 kilómetros ofreciendo mayor cobertura y opciones de conexión sin un costo adicional para los viajes que realizan sus usuarios, los cuales día con día se incrementan, mostrando que es un mecanismo exitoso para la movilidad de los capitalinos, con un impacto directo en la mejora de su calidad de vida.

El Gobierno de la Ciudad de México está plenamente comprometido con la transformación de la movilidad, implantando un sistema que integre las diversas modalidades con visión de largo plazo con el propósito de reducir los tiempos y costos de viaje, pero principalmente ampliando las opciones para la población.

El Programa Integral de Movilidad es expresión de este compromiso, estableciendo jerarquías, principios y una estrategia integral para la movilidad estructurada en seis ejes de política pública: Sistema Integrado de Transporte, Calles para todos, Más movilidad con menos autos, Cultura de movilidad, Distribución eficiente de mercancías, así como Desarrollo orientado al transporte, en los que se considera la articulación de acciones que realizarán las dependencias, organismos y órganos político - administrativos.

Además, establece líneas de acción para avanzar de manera eficiente, segura, incluyente, accesible y sustentable. Constituye una nueva política centrada en mejorar la movilidad urbana a través de soluciones integrales.

Los efectos del Metrobús se inscriben en varios de estos ejes, y es uno de los componentes principales del Sistema Integrado de Transporte, el cual contempla acciones para continuar con el desarrollo, ampliación y mejora de este servicio, toda vez que este gobierno está convencido de que esta inversión generará una mejora significativa en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

En el corto plazo, proyectos como el corredor Reforma y la ampliación de la Línea 5 sobre el Eje 3 Oriente en su tramo sur ampliarán la cobertura y conectividad de los servicios de Metrobús. Asimismo, la integración de otros medios de transporte a la operación de la tarjeta de ciudad, como ya ocurre hoy con el Metro y el tren ligero, son un primer paso en la conformación del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.

Lic. Héctor Serrano Cortés
Secretario de Movilidad del Distrito Federal

MB10

Metrobús
décimo
aniversario

DIEZ AÑOS DE METROBÚS ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA

Hace diez años la ciudad enfrentaba serios y añejos problemas de movilidad. Fue en la búsqueda conjunta para solucionar este inconveniente que se encontró un nuevo y diferente modelo de movilidad: el Metrobús.

¿Por qué Metrobús? ¿Dónde implantar la primera línea? Son las primeras preguntas que fueron respondiéndose a lo largo de los meses iniciales de planeación y proyecto, hasta concluir que el Metrobús era la opción técnica y financieramente sustentable para mejorar la movilidad en un escenario de recursos financieros permanentemente limitados y que podía ayudar a incorporar a los concesionarios de la antigua red de transporte público al proceso de transformación que suponía la implementación del Metrobús mediante su agrupación en empresas de transporte constituidas según estándares modernos.

La respuesta de dónde implantarlo vino después, eligiéndose acertadamente, y no sin polémica, una de las más emblemáticas e importantes arterias de la ciudad: Avenida Insurgentes.

Iniciamos con 20 kilómetros, 34 estaciones, 2 terminales y 80 autobuses articulados, transportando 210 mil pasajeros diariamente.

Hoy existen en operación cinco líneas que cubren once delegaciones políticas, con 105 kilómetros de corredores, 170 estaciones, 457 autobuses y cerca de un millón de usuarios que usan diariamente el Metrobús. Es un ritmo de crecimiento que hace diez años resultaba difícil de imaginar.

Han pasado diez años y con la próxima puesta en operación de la línea 6, habremos de alcanzar 125 kilómetros de corredores y seremos el sistema BRT (Bus Rapid Transit) de este tipo más extendido y que más rápido ha crecido en Latinoamérica.

Los corredores del Metrobús ya son parte de la traza urbana de la ciudad. Como apunta Ricardo Rocha en su aportación a este libro:

Miles de hombres, mujeres y jóvenes se transportan todos los días y desde muy temprano en esos ya característicos vehículos de color rojo, que vistos como parte de un todo semejan las arterias de un gigantesco cuerpo humano. Vasos comunicantes que cruzan la ciudad en todas direcciones.

El Metrobús es espacio de convergencia. En su fluir diario se encuentran igualmente estudiantes, amas de casa, funcionarios bancarios o trabajadores de la construcción. La diversidad y pluralidad están presentes y nos enriquecen como sociedad. Metrobús es de todos y para todos.

Metrobús le ha cambiado la cara a la movilidad de la ciudad al ofrecer traslados rápidos y seguros con reducciones importantes en los tiempos de recorrido superiores al 40% de lo que antes de Metrobús requerían nuestros usuarios. El Metrobús ofrece un mejoramiento ambiental por dos vías: una corresponde al cambio tecnológico de sustituir microbuses obsoletos y contaminantes, por autobuses de muy bajas emisiones en cumplimiento con las más estrictas especificaciones mundiales.

La otra vía de beneficio ambiental corresponde al haber convencido a los automovilistas de que la mejor opción era dejar su vehículo para usar el Metrobús. Hoy, el 17% de nuestros usuarios corresponden a esta categoría. Este cambio en el modo de traslado es un importante logro sin duda, y ha resultado en que se dejen de hacer cerca de 170 mil viajes al día en automóvil.

La conjunción del cambio tecnológico y el cambio modal tiene un efecto importante en la reducción de la emisión de gases efecto invernadero. Más de 122 toneladas de CO₂ equivalente al año se dejan de emitir, lo cual le ha valido al Metrobús poder reconocerse como un proyecto registrado en el Mecanismo de Desarrollo Limpio de la Organización de Naciones Unidas.

Otro aspecto relevante que es divisa prioritaria en Metrobús tiene que ver con la equidad en el transporte para personas con discapacidad y para mujeres. Metrobús es 100% accesible para personas en silla de ruedas o ciegos. En lo que refiere a nuestras usuarias, para que viajen de mejor forma hemos dispuesto que el primer compartimiento de los autobuses sea de su uso exclusivo. Esto ha valido que 9 de cada 10 usuarias afirmen que en Metrobús se respeta su integridad física y moral.

Metrobús hace ciudad. La recuperación del espacio público asociado a las líneas de Metrobús ha sido preocupación y logro en estos diez años. Ejemplos claros son Indios Verdes, Tacubaya, Tepalcates y notablemente la línea 5 que con el mejoramiento de la imagen urbana a través del concepto de "calle completa" reintegró a la comunidad con sus áreas verdes recreativas al mejorar la seguridad e incorporar una ciclopista.

La Ciudad de México exige una expansión continua en todas sus áreas y Metrobús no es la excepción. Por ello, como se describe aquí, Metrobús está comprometido a no sólo mantener y mejorar la calidad del servicio de las líneas actualmente en operación, sino en seguir extendiéndose para contar con mayor cobertura y facilitar traslados rápidos y seguros a los habitantes de esta ciudad.

En el presente libro se da cuenta sucinta de lo que somos hoy y hacia dónde vamos. Creo poder decir que Metrobús va en la ruta correcta.

Ing. Guillermo Calderón Aguilera
Director General de Metrobús



MB10

Metrobús
décimo
aniversario

METROBÚS: DIEZ AÑOS DIEZ LOGROS

En una década, el Metrobús ha cambiado la forma en que nos movemos y vivimos en la Ciudad de México. Para millones de pasajeros, Metrobús ha logrado disminuir sus tiempos de traslado, brindando una alternativa cómoda y segura de transporte, con impactos positivos en su calidad de vida. Para la ciudad, Metrobús ha significado avances en términos de mejoras urbanas, ordenamiento vial y una mejora en la calidad del aire. Se dice fácil, pero esta primera década de logros ha sido también de grandes esfuerzos, negociaciones y aprendizajes. A continuación presentamos algunos de los principales logros del sistema en sus primeros diez años de existencia.

Ilustraciones:
Lanza Atelier (Isabel Martínez Abascal
y Alessandro Arienzo)

1

AFLUENCIA

EN UN DÍA HÁBIL, EL METROBÚS TRANSPORTA DE FORMA RÁPIDA Y SEGURA A 950 000 USUARIOS. ESTO REPRESENTA 275 MILLONES DE PASAJEROS AL AÑO.

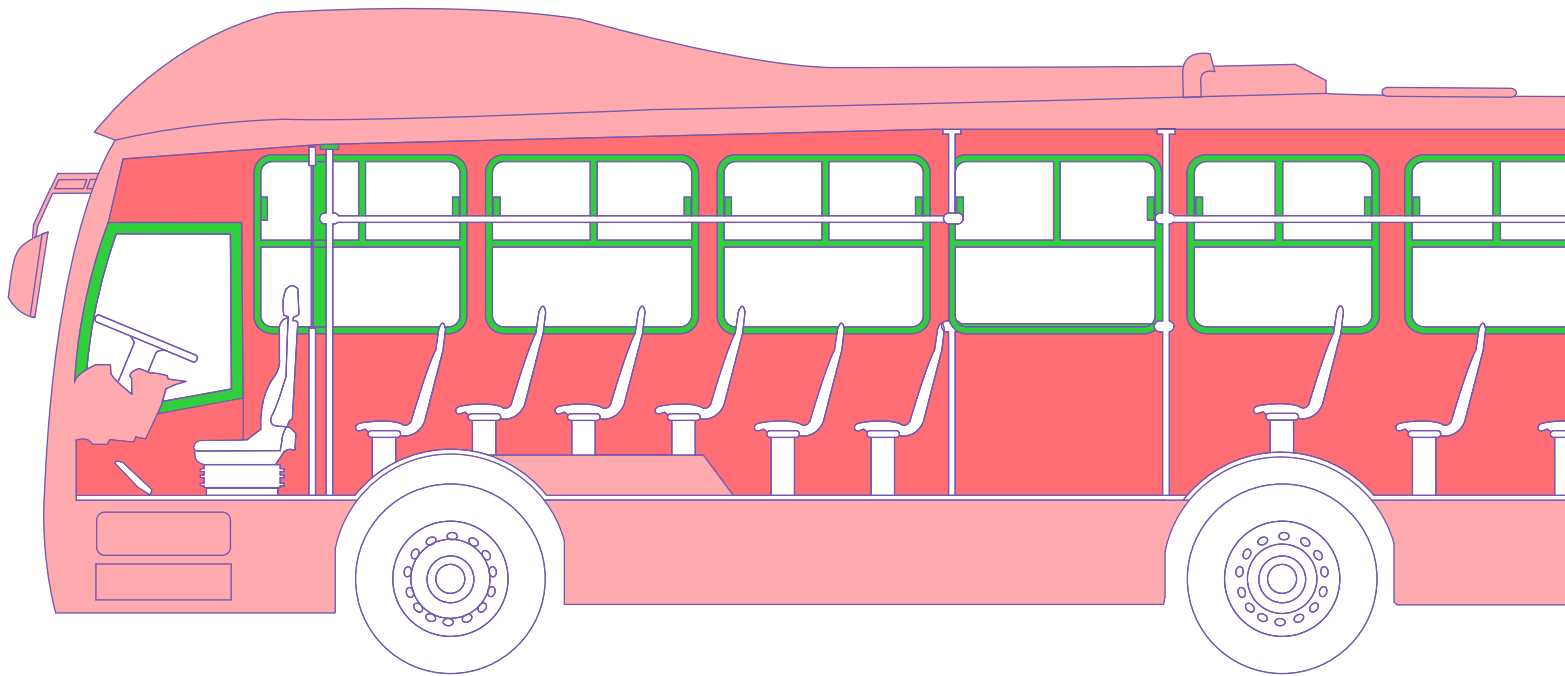
A LO LARGO DE SUS PRIMEROS DIEZ AÑOS, METROBÚS HA TRANSPORTADO A MÁS DE 1 600 MILLONES DE PASAJEROS.

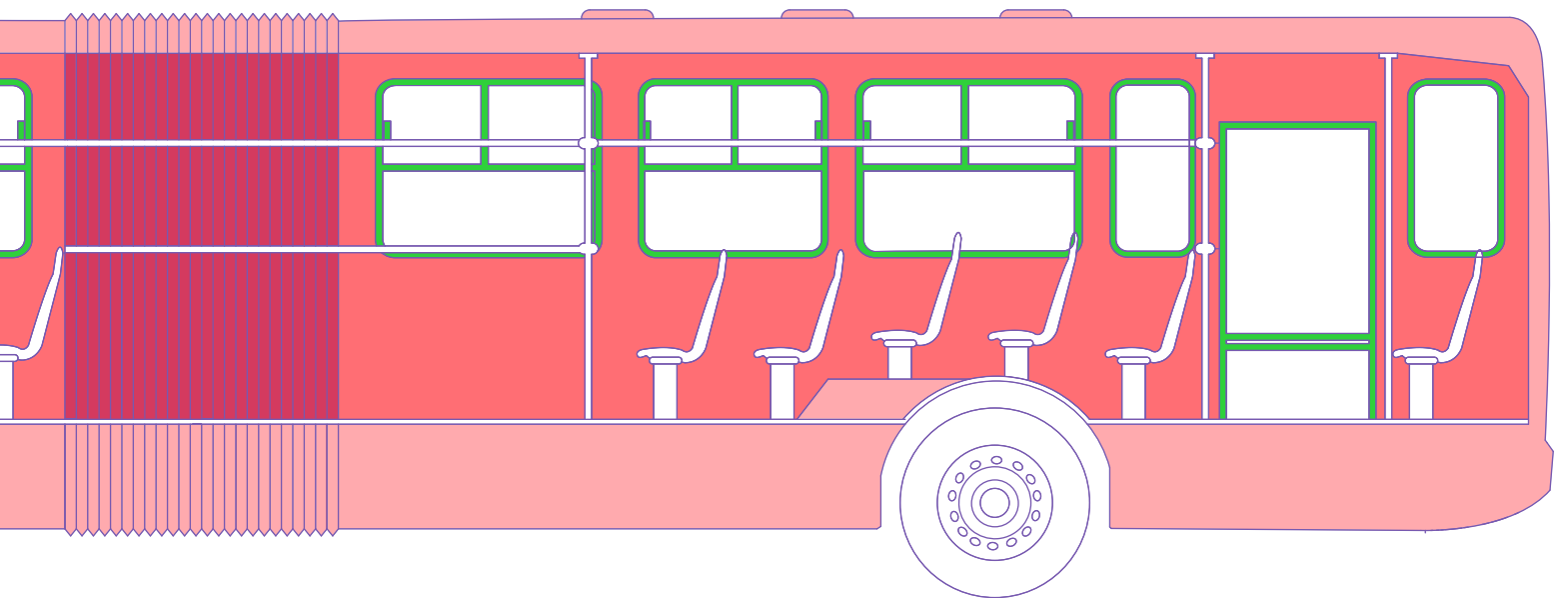
TRANSPORTE	L1	480	MIL
DIARIO DE	L2	180	MIL
PASAJEROS:	L3	155	MIL
	L4	65	MIL
	L5	70	MIL

EL SISTEMA METROBÚS LO CONFORMAN

105 KILÓMETROS DE
CORREDORES, CON
170 ESTACIONES Y
PARADAS, DANDO
SERVICIO A 11 DE LAS
16 DELEGACIONES
DE LA CIUDAD DE
MÉXICO. LA LÍNEA
6 AGREGARÁ 20
KILÓMETROS
ADICIONALES.

L1	30	KM	L4	28	KM
L2	20	KM	L5	10	KM
L3	17	KM	L6	20	KM





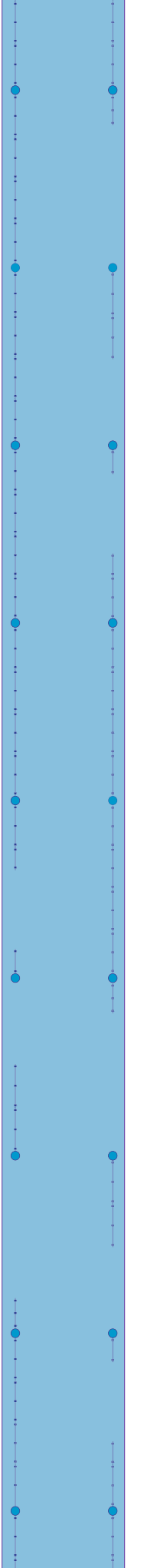
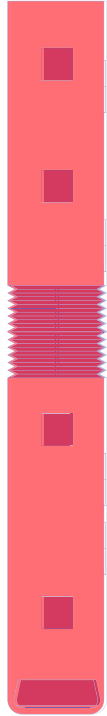
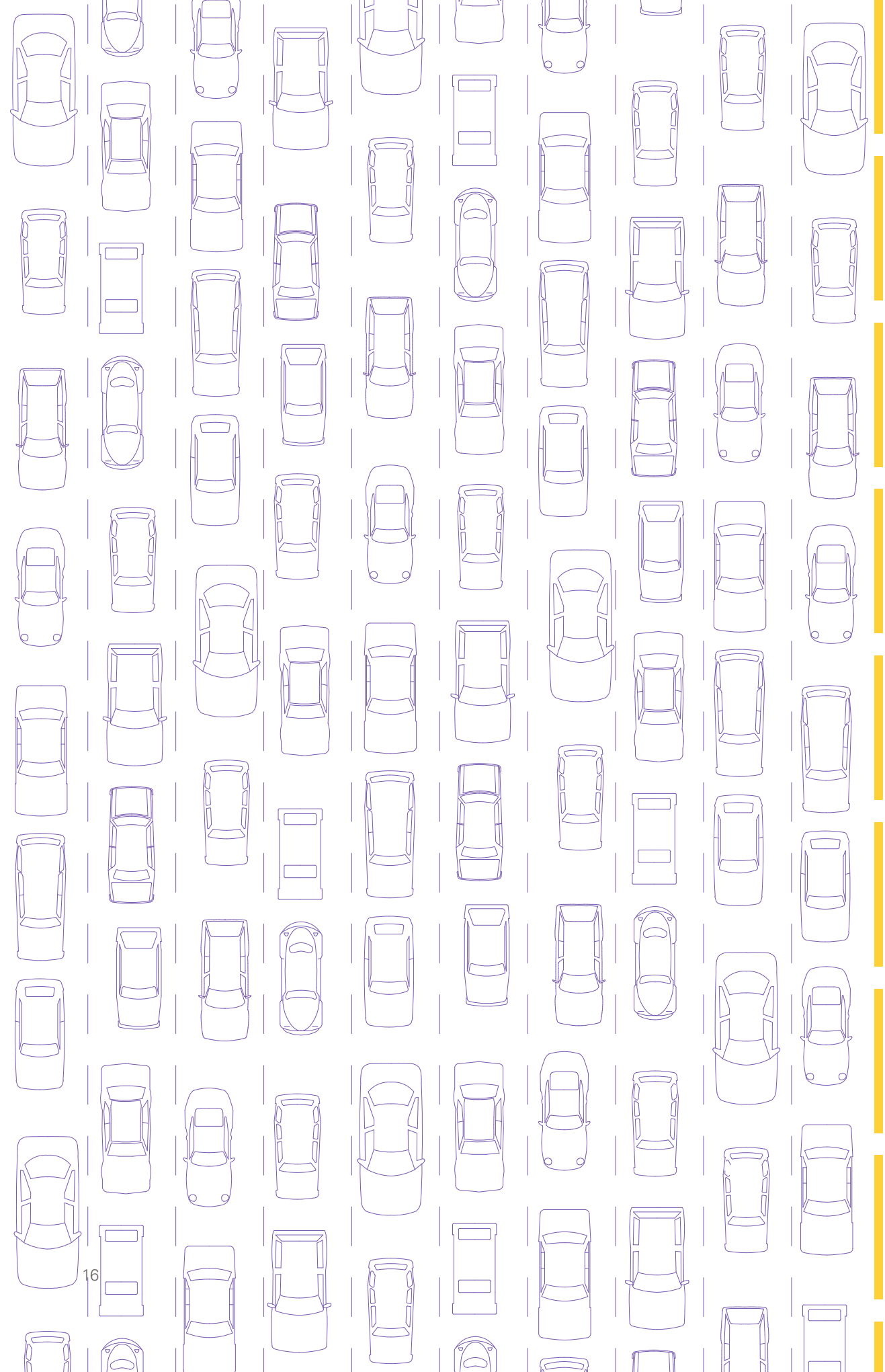
EL SISTEMA METROBÚS CUENTA CON UNA FLOTA DE

457 AUTOBUSES DE
ALTA CAPACIDAD Y
BAJAS EMISIONES,
COMPUESTA POR
41 AUTOBUSES
BIARTICULADOS,
361 ARTICULADOS,
46 DE PISO BAJO
Y 9 AUTOBUSES
HÍBRIDOS.

CAPACIDAD DE AUTOBUSES

BIARTICULADOS	240	PASAJEROS
ARTICULADOS	160	PASAJEROS
PISO BAJO	80	PASAJEROS
HÍBRIDOS	80	PASAJEROS

METROBÚS INCORPORA TECNOLOGÍAS DE PUNTA PARA HACER MÁS EFICIENTE EL SERVICIO. FUE EL PRIMER MEDIO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD EN UTILIZAR UN SISTEMA DE PAGO AUTOMATIZADO POR MEDIO DE UNA TARJETA INTELIGENTE. EN 10 AÑOS SE HAN VENDIDO 13 MILLONES DE TARJETAS. METROBÚS CUENTA CON MÁS DE 1200 PUNTOS DE VENTA Y RECARGA ADICIONALES A LAS ESTACIONES DISTRIBUIDOS EN LA CIUDAD.



17 POR CIENTO DE LOS
USUARIOS UTILIZAN METROBÚS
EN LUGAR DE SU AUTOMÓVIL
PARTICULAR.

ESTO REPRESENTA
170 000 VIAJES EN
AUTO MENOS AL
DÍA EN LA CIUDAD
DE MÉXICO. UN
SÓLO AUTOBÚS
ARTICULADO
SUSTITUYE A 126
AUTOMÓVILES.

METROBÚS CONTRIBUYE A MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE DE LA CIUDAD Y A AMINORAR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO,

REDUCIENDO ANUALMENTE 122 000 TONELADAS DE CO₂ EQUIVALENTE. EN DIEZ AÑOS, LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO ELIMINADAS EQUIVALEN A 682 360 TONELADAS DE CO₂.

METROBÚS HA MEJORADO LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

LA REDUCCIÓN EN TIEMPO DE VIAJE A LOS USUARIOS DE METROBÚS ES DEL 40%, QUE EQUIVALE A 180 MILLONES DE HORAS-HOMBRE AL AÑO.

EL SISTEMA METROBÚS ES
COMPLETAMENTE ACCESIBLE,
DEBIDO A QUE CUENTA CON:

- RAMPAS PARA
INGRESO A
ESTACIONES
- ANUNCIOS AUDITIVOS Y VISUALES
 - GUÍA TÁCTIL Y PLACAS
BRAILLE PARA
CIEGOS
- INGRESO A NIVEL A AUTOBUSES
 - ESPACIOS
EXCLUSIVOS PARA
SILLA DE RUEDAS
EN ESTACIONES Y
AUTOBUSES
- ELEVADORES PARA SILLA DE
RUEDAS
- PUERTA DE CORTESÍA

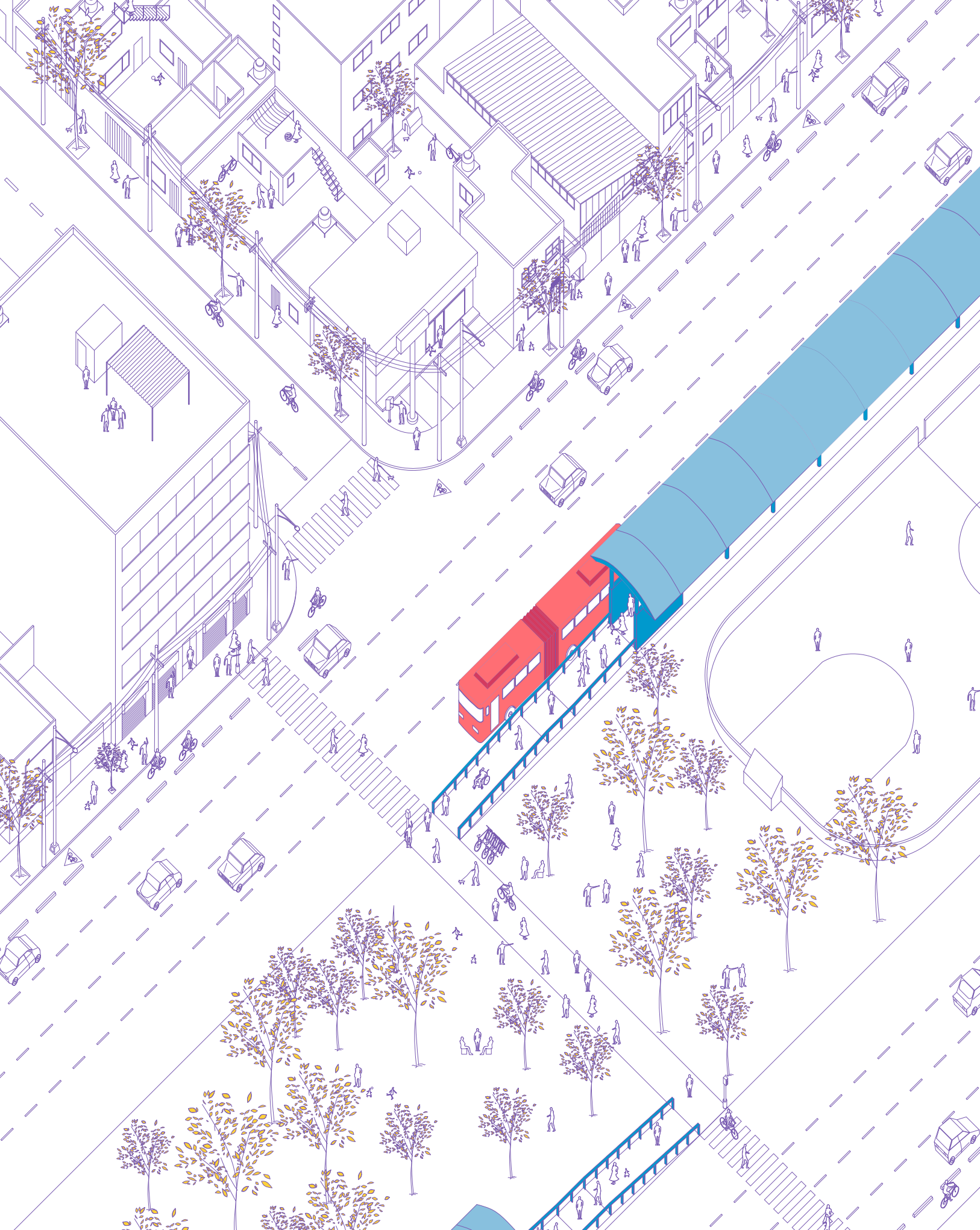


EL METROBÚS HA IMPULSADO
EL ORDENAMIENTO Y
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO
PÚBLICO.

SE HAN
MODERNIZADO
SEMÁFOROS Y
CRUCES PEATONALES,
Y RECUPERADO
ÁREAS VERDES Y
RECREATIVAS. TODO
ESTO CONTRIBUYE AL
MEJORAMIENTO DE
LA IMAGEN URBANA.

LA LÍNEA 5 DEL METROBÚS ES EL PRIMER CORREDOR IMPLANTADO COMO "CALLE COMPLETA," QUE PERMITE LA CONVIVENCIA DE TODAS LAS FORMAS DE MOVILIDAD URBANA EN UN MISMO ESPACIO SEGURO Y AGRADABLE:

PEATÓN, CICLISTA,
TRANSPORTE
PÚBLICO Y
AUTOMÓVIL.



MB10

Metrobús
décimo
aniversario

LA REALIDAD VIAJA EN METROBÚS RICARDO ROCHA

Siempre he pensado que como periodistas debemos estar atentos a todo lo que sucede a nuestro alrededor. Ver no sólo a los hombres y mujeres del poder, sino sobre todo a la gente que espera un autobús en la esquina, lo mismo que a quienes salen de alguna estación del Metro y apuran su caminar para llegar a tiempo al trabajo o la escuela, así como a aquellos que han hecho ya del Metrobús no sólo su forma de transporte, sino parte de cada uno de sus días.

En el Metrobús encontramos todos los rostros, por más contrastantes que estos sean. Igual el de la esperanza, la motivación o la ilusión, que el del desaliento, la preocupación y hasta la utopía. Y los encontramos conviviendo codo a codo porque el Metrobús es, sin duda, uno de los transportes más democráticos, ya que en él viajan lo mismo el profesional que el estudiante universitario, el empleado que el ama de casa, el intelectual que el deportista.

Miles de hombres, mujeres y jóvenes se transportan todos los días y desde muy temprano en estos ya característicos vehículos de color rojo, que vistos como parte de un todo semejan las arterias de un gigantesco cuerpo humano. Vasos comunicantes que cruzan la ciudad en todas direcciones, de norte a sur y de este a oeste, del Caminero a Indios Verdes, de Tacubaya a Tepalcates, de Tenayuca a Etiopía, de Buenavista al aeropuerto capitalino, de Río de los Remedios a San Lázaro.

Visto de esta forma, el Metrobús es más que un sistema; es planeación, es orden, pero también su operación es un reto permanente para una metrópoli en constante movimiento. Una ciudad que no para y que demanda cada vez más y mejores formas de transporte que lo mismo acorten tiempos que ofrezcan calidad, seguridad y un medio ambiente más limpio a sus usuarios.

El Metrobús ha venido también a cambiarle el rostro a la ciudad, a transformarla, a modernizarla. Su diseño e implementación han dado como resultado un mejor aprovechamiento de espacios y vialidades, y un ordenamiento en calles y avenidas por las que circulan y vibran en un incesante ir y venir sus cinco líneas.

Es así que después de estos primeros diez años, podemos asegurar con orgullo que el Metrobús es ya parte de todos en esta Ciudad de México tan intensa, tan compleja y tan apasionante a la vez. El Metrobús es hoy la historia del futuro. Es un sistema de transporte joven que tiene ya personalidad propia, que se ha ganado a pulso un espacio entre los capitalinos y al que sentimos ya como nuestro... como se siente a un buen amigo.

Ricardo Rocha
Periodista

1

Línea 1

MB10

Metrobús
décimo
aniversario

UNA NUEVA FORMA
DE MOVILIDAD