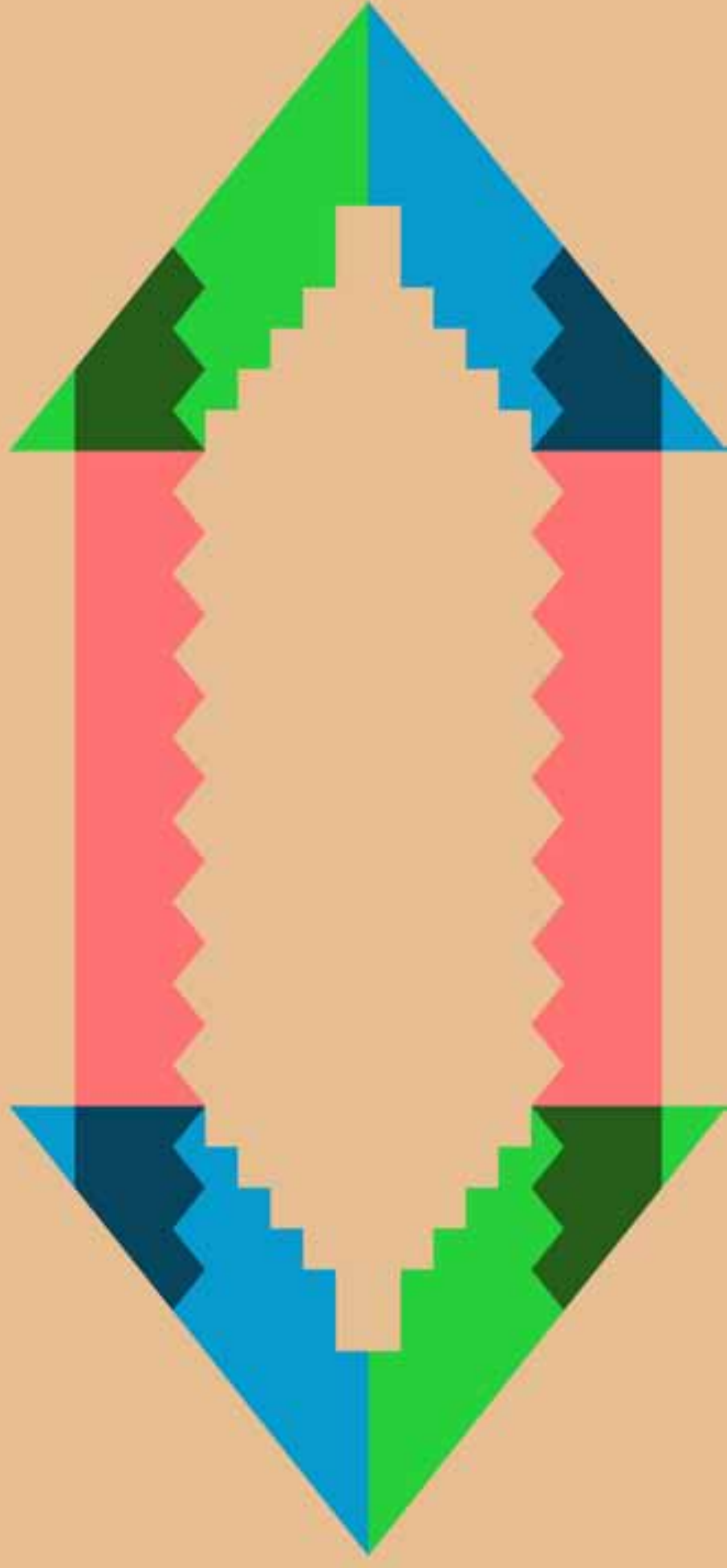


METROBÚS

DÉCIMO
ANIVERSARIO



1

Línea 1

MB10

Metrobús
décimo
aniversario

REFORMA-
LA BOMBILLA
ZARUHY
SANGOCHIAN

ZARUHY SANGOCHIAN (Ciudad de México, 1985)

Zaruhy es arquitecta. En un viaje a Belgrano en 2006 tuvo su primer encuentro con la fotografía de arquitectura, y fue entonces que la entendió como un instrumento para la construcción de la memoria. Sus primeras exploraciones en la práctica consistieron en el registro documental de obras, que después se incorporarían a su cuerpo de trabajo. No tardó mucho en que las fotografías de Zangochian se empezaran a publicar en revistas y portales de arquitectura –incluso el portal Archdaily la consideró de las mejores fotografías de arquitectura de América Latina.



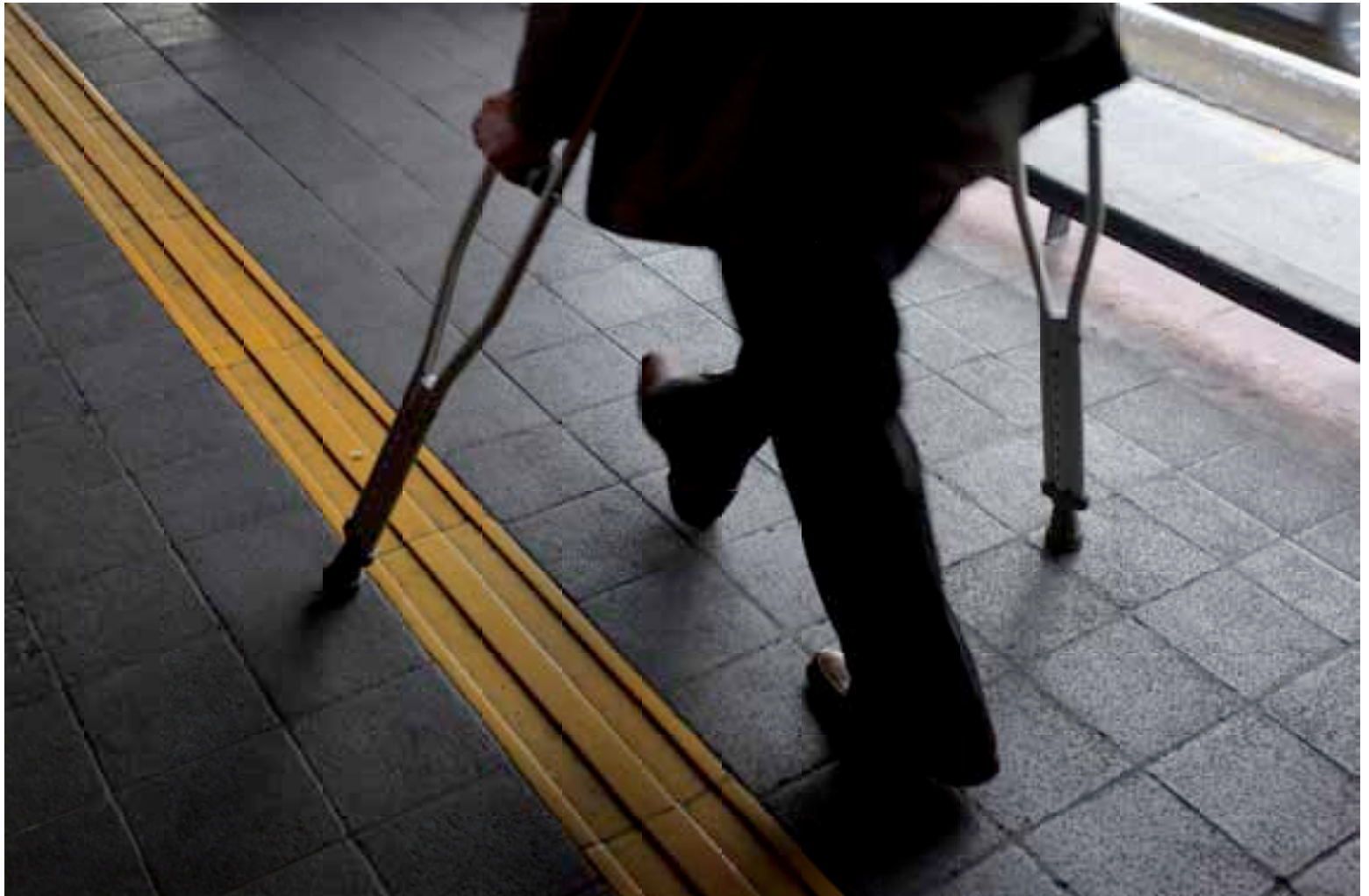




















UN SISTEMA VIVO DE TRANSPORTE ADRIANA LOBO

A simple vista, Metrobús podría considerarse sólo un proyecto de transporte, pero en realidad es una política pública de carácter social, ambiental, financiero y urbano. Este sistema, dinámico, flexible y continuo ha logrado impulsar cambios tangibles en el tejido de la ciudad y, al mismo tiempo, detonar una nueva visión del modelo de movilidad y de la forma en que se involucran los actores del sector del transporte público, de utilidad no sólo para la Ciudad de México sino para todo el país.

Hoy Metrobús cumple diez años, tiempo en el cual ha tenido un ritmo de crecimiento sostenido con aprendizajes continuos. En CTS EMBARQ México hemos tenido la fortuna de acumular experiencias y crecimiento de la mano del sistema. En 2002 la Ciudad de México tenía el gran reto de implantar el primer sistema BRT en la avenida Insurgentes, una de las más importantes de la ciudad. El proceso –más allá del factor técnico– implicó un reto de mayor magnitud: la ciudad apostó por un proyecto incluyente que integrara y diera participación a los actores que ya prestaban el servicio de transporte: los concesionarios.

Sobre Insurgentes circulaban 265 autobuses y microbuses operados por casi el mismo número de individuos y sin organización formal regulada y 100 autobuses operados por la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. El proyecto requería migrar de las concesiones individuales a la formación de empresas con participación de accionistas. Este fue uno de los logros más destacados del sistema. Planteamos un proyecto que rompía los esquemas tradicionales de operación del transporte al establecer un modelo de operación controlada, con reglas definidas y supervisión para que se cumplieran. Implicaba nuevas formas de relacionarse con la autoridad, esquemas público-privados y el desarrollo de un modelo financiero que definiría la forma en que se captarían, administrarían y distribuirían los ingresos del sistema.

Uno de los activos más poderosos del sistema es su modelo de gestión. Para el inicio de operaciones en 2005, los dueños de autobuses privados se habían organizado en una sola empresa (CISA) y la RTP estableció un área especial de operación. La puesta en marcha no estuvo ausente de conflictos: la infraestructura del sistema no estaba totalmente lista, no se tenía el sistema de pago y los conductores no contaban con el entrenamiento pertinente, pero al final la pronta

superación de los obstáculos iniciales y de los que han surgido en el camino es prueba fehaciente de uno de los más importantes atributos del sistema: el Metrobús posee una gestión que cuida su operación y promueve su crecimiento y su mejora permanente.

Los proyectos de transporte son sistemas vivos, no terminan al nacer o implantarse. Es ahí donde comienza el reto, ya que los sistemas de transporte requieren atención permanente para su desarrollo integral. Como todo ser vivo que es susceptible de enfermarse, el diagnóstico y el tratamiento oportuno lo mantendrán saludable. Línea a línea, Metrobús ha evidenciado el aprendizaje y el crecimiento institucional y operacional. Cada nueva línea ha contado con mejoras en la infraestructura, auditorías de seguridad vial, mejoras tecnológicas, mejor integración urbanística con el entorno, entre otros aspectos destacados. Hoy por hoy, la ciudad cuenta con una línea en el Centro Histórico con conexión al aeropuerto. Se trata de la Línea 4, que utiliza infraestructura ligera que se adecua al contexto y autobuses de menor capacidad; pero ante todo es una línea que transformó las calles por las cuales transita, favoreciendo la seguridad, el turismo y la economía local. La línea 4 del Centro Histórico es ejemplo de flexibilidad y evolución.

De igual forma, la línea 5 en Eje 3 Oriente es producto del desafío que se planteó el Metrobús de desarrollar el proyecto de calle completa, que implica la intervención de paramento a paramento. Hoy luce con banquetas recuperadas, ciclovías, carril exclusivo de Metrobús, cruces seguros y espacios públicos accesibles. Este proyecto buscó el mejoramiento integral de la movilidad para cada tipo de usuario: se generaron pasos peatonales semaforizados con mayores tiempos de cruce, se resolvieron intersecciones conflictivas, se ordenaron los sentidos viales y se mejoró el señalamiento vial en beneficio de una mayor seguridad vial.

Metrobús demostró que sí se puede, que los procesos de transformación son posibles. Puso sobre la mesa la necesidad de cambio y la posibilidad de lograrlo. Es un parteaguas en la Ciudad de México que ha sido motor y ejemplo para que otras ciudades del país apuesten por el transporte sustentable.

En 2008 se crea el Programa de Transporte Masivo (PRO-TRAM) en el marco del Fondo Nacional de Infraestructura,

que ha apoyado la consolidación, implantación y crecimiento de los sistemas de transporte en el país. México ya tiene siete ciudades con sistemas de transporte masivo operando, 298 kilómetros de BRT. Existen cuatro proyectos en proceso de implantación y diecisiete en fase de planeación. Es un paso importante, sin embargo aún muchas ciudades continúan con problemas de capacidad técnica y con la tendencia a implantar proyectos huérfanos sin un organismo dedicado a su mantenimiento y evolución, que garantice la superación de los obstáculos y el crecimiento sostenido.

El camino es largo. Para los próximos 10 años el Metrobús deberá continuar su trayectoria de desafíos y retos. En primer lugar, es fundamental mantenerse en el estándar de servicio ganado línea a línea. La ciudadanía espera continuidad en las políticas de intervención urbana integral, atención a la accesibilidad, integración con modos no motorizados y la mejora continua en la calidad del servicio. De igual manera, es momento de dedicar esfuerzos a construir la relación con el usuario, y a entender las nuevas dinámicas sociales, las prioridades de viaje, las necesidades de bienestar, confort y participación. Metrobús está en el perfecto momento de dar un paso más, migrar del concepto de usuario al concepto de cliente, de construir cercanía y detonar procesos de corresponsabilidad, empoderamiento y fidelidad.

Finalmente quiero resaltar que la experiencia del Metrobús nos demuestra que si establecemos estructuras definidas, reglas de juego claras y procesos de planeación, gestión, evaluación y ajuste, se logran grandes cambios en la ciudad. Se cumplen 10 años de éxito que marcan el inicio de una nueva década en la que la ciudad deberá centrarse en transformar las condiciones del transporte público y virar hacia un sistema integrado de transporte. Felicidades al Metrobús, y un afectuoso reconocimiento a Guillermo Calderón, a su equipo, a Jesús Padilla como primer operador y a todos los concesionarios, por sus diez años de trabajo, compromiso y grandes logros.

Adriana Lobo
Directora CTS EMBARQ México

1

Línea 1

MB10

Metrobús
décimo
aniversario

DR. GÁLVEZ-
EL CAMINERO
MORITZ
BERNOULLY

MORITZ BERNOULLY (Frankfurt, Alemania, 1970)

Fotógrafo de arquitectura alemán actualmente radicado en la Ciudad de México. El trabajo de Moritz Bernouilly se enfoca en la documentación arquitectónica y de espacios públicos, en donde se vea reflejada la interacción entre el entorno construido y sus usuarios. Ha documentado obras arquitectónicas, espacios públicos y proyectos de arte contemporáneo en México, Francia, Holanda y Alemania. Sus fotografías han sido publicadas en revistas internacionales como *de Architect* (Países Bajos), *Arquine* (México), *Architektura Murator* (Polonia), *Vision Magazine* (China), *AIT* (Alemania) y *Critical Productive* (USA) y han sido presentadas en exposiciones en la Ciudad de México, Róterdam y Tel Aviv.





















