



MOVILIDAD INTEGRADA

UNA CIUDAD, UN SISTEMA



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



MOVILIDAD
INTEGRADA

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

GOBIERNO CON
ACENTO SOCIAL



MOVILIDAD INTEGRADA

UNA CIUDAD, UN SISTEMA



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

GOBIERNO CON
ACENTO SOCIAL



DIRECTORIO

Dr. Martí Batres Guadarrama
Jefe de Gobierno de la Ciudad
de México

Andrés Lajous Loeza
Secretario de Movilidad

**Álvaro Madrigal
Montes de Oca**
Director General de Coordinación de
Organismos Públicos
y Proyectos Estratégicos

Roberto Carlos Mendoza Ortega
Director Ejecutivo de Cultura
de la Movilidad

Elaborado por:

**Dirección Ejecutiva de Cultura
de la Movilidad**

Contenido
Roberto Carlos Mendoza Ortega
Álvaro Madrigal Montes de Oca
Adriana Lizeth Cruz Herrera
Jessica Paola Olivares Ramos

Corrección y revisión de estilo
Jessica Paola Olivares Ramos

Coordinación de diseño
Abigail Martínez Salas

Diseño editorial
Abigail Martínez Salas
Ariadna Citlali García Vera

Ilustración
Alejandra Chalate Hernández
María Fernanda Carranza Badillo
Oswaldo Carrizales Sánchez

Coordinación de fotografía
Luis Fernando Rodríguez Ramírez

Fotografías
Azul Carazo Canto, Enrique Abe Takahashi,
Luis Fernando Rodríguez Ramírez, Guido
Julián Enríquez Pérez, Itzel Neri González,
Jeriel Kibsaim Cruz Saucedo, José Antonio
Olvera Martínez, Jesús Guardado Bustamante,
Juan Manuel García Rodríguez, Mariana
Ivette Ruiz García, Raúl Alberto Ortíz Chávez,
Rigel Cristóbal Álvarez Martínez, Dirección de
Medios de Metro

Primera edición
Ciudad de México, 2024.
Impreso en México.



ÍNDICE

9	CIUDAD DE OTRO TIEMPO
17	UNA CIUDAD, UN SISTEMA
31	TARJETA DE MOVILIDAD: EJE DE INTEGRACIÓN
43	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
79	METROBÚS
101	SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
103	TREN LIGERO
121	TROLEBÚS
135	TROLEBÚS ELEVADO ÚNICO EN SU TIPO
149	TROLEBÚS AVENIDA AZTECAS
157	CABLEBÚS
179	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS
199	ECOBICI
217	CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL
243	MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
267	MOVILIDAD CICLISTA
295	MOVILIDAD HACIA EL FUTURO
301	MOVILIDAD INTEGRADA EN LA VIDA COTIDIANA



CIUDAD DE OTRO TIEMPO



La Ciudad de México es una de las urbes más importantes a nivel mundial. Con más de **19** millones de viajes diarios con origen y/o destino en la capital del país, la movilidad ha sido históricamente uno de los retos más desafiantes a lo largo de los años.

Tras un análisis hecho por la presente administración, se detectaron tres principales problemas estructurales en materia de movilidad, lo que impedían mejores condiciones de viajes.



Avenida Hidalgo

Fragmentación institucional

Pese a existir esfuerzos previos para generar una visión de movilidad integrada, históricamente había una fragmentación en materia institucional, lo que no permitía la correcta coordinación entre las instancias encargadas del transporte, esto trajo como consecuencia, la falta de políticas públicas, proyectos de planeación y gestión en dicha materia.



Primeras unidades de Metrobús en Av. Insurgentes

La afectación directa era para las personas usuarias, quienes realizaban más transferencias modales, más inversión para su movilidad y largos tiempos de traslados, especialmente en las zonas periféricas, donde a diferencia del Centro de la ciudad, no contaban con una buena cobertura del transporte público estructurado.



Microbús circulando por calles de la ciudad

Sistema ineficiente

Otro de los problemas fue la antigüedad de las flotillas de transporte y la falta de renovación de estas, lo que ocasionó, entre otros ejemplos, el aumento considerable en los tiempos de espera o tiempos de viaje, especialmente para las personas de menores ingresos que viven en las zonas periféricas, así como viajes inseguros y contaminantes.

Además, en el transporte público concesionado, su operación no consideraba esquemas de planeación estructurada, lo que generaba un modelo de negocio donde se operaba en una competencia desleal, con concesiones individuales, microbuses con vida útil excedida y regulaciones poco exigentes, lo que significaban viajes peligrosos para las personas usuarias.



CETRAM Santa Martha

Un sistema inequitativo

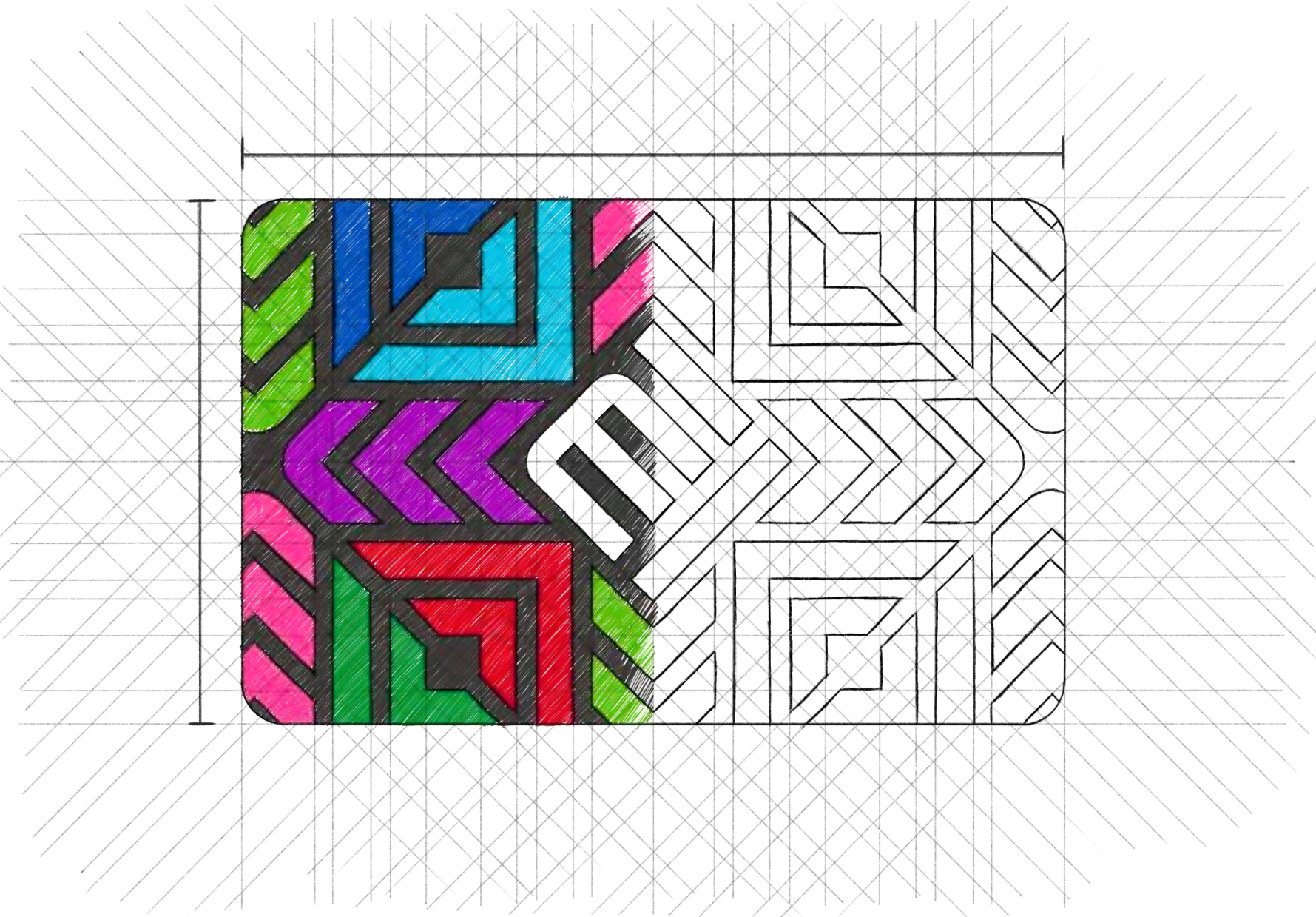
Las afectaciones en materia de movilidad históricamente han sido resentidas por quienes menos recursos tienen. Trasladarse en vehículo particular resultaba más rápido en comparación a quien utiliza el transporte público, y la situación empeoraba entre la gente que más lejos viviera de la zona central de la ciudad (que es el área con mayor atracción de viajes), principalmente la gente de las periferias.



Interior de un Microbús



UNA CIUDAD,
UN SISTEMA



Para atender las problemáticas que el transporte público en la Ciudad de México vivía, la recién electa Jefa de Gobierno (2018), Claudia Sheinbaum, junto con el Secretario de Movilidad, Andrés Lajous y un equipo interdisciplinario llevaron a cabo un diagnóstico integral del sector para ofrecer soluciones con miras a que las personas usuarias del transporte fueran el centro de las políticas de movilidad.





Como resultado de estos trabajos, se decidió cambiar el paradigma de movilidad en la capital del país, cuyos objetivos principales fueron la integración de todo el transporte en una misma red, la modernización y la ampliación de la red de transporte, así como la protección de quienes diariamente lo utilizan.

El primer paso: Integrar

Para poder crear una red de transporte unificada, la Secretaría de Movilidad fungió como cabeza del sector transporte en la Ciudad de México, con lo cual todos los organismos de transporte público, por primera vez en la historia, llevarían a cabo reuniones periódicas, en la que sus titulares tendrían participación directa.

Esta nueva concepción de movilidad dio paso a la Red de Movilidad Integrada, cuya visión era clara: Una ciudad, un sistema.

Sin duda, mejorar la intercomunicación entre los distintos actores del transporte capitalino logró el fortalecimiento de los proyectos que se generaron durante esta administración.



Otro de los objetivos del proyecto de la Red de Movilidad Integrada fue el de mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias, con información sobre todas las opciones de movilidad a su disposición, en donde, además, sintieran que viajaban en un mismo servicio, sin importar el transporte que estuvieran utilizando.

Con esta idea fue que se desarrolló la Tarjeta de Movilidad Integrada y el cambio de imagen gráfica de todos los transportes operados por el Gobierno de la Ciudad, cada uno con un color distintivo, pero siendo parte de un todo.



Primeros integrantes del Comité de la Red MI

Ampliar

Derivado de los diagnósticos hechos por el equipo de la Secretaría de Movilidad, se identificaron áreas de la ciudad que carecían de opciones de transporte eficiente.

Para atender estas zonas olvidadas históricamente se tomó la decisión de ampliar servicios existentes para beneficiar a las personas que más lo necesitaran.





Ejemplo de ello fueron las extensiones de líneas de Metrobús y Trolebús hacia la periferia, así como la creación de nuevas opciones de transporte como Cablebús o el Trolebús Elevado en las zonas más marginadas de la ciudad; el mejor transporte público de todo el país en los lugares que durante décadas fueron abandonados.

Modernizar

Modernizar los servicios de transporte de la ciudad era una prioridad de la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, en beneficio de las millones de personas que diariamente los utilizan.

Esta modernización se lograría con la adquisición de nuevos trolebuses, nuevos trenes ligeros, nuevos autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y de Metrobús, así como bicicletas para el sistema **ECOBICI**.



Presentación de la primera cabina de Cablebús

La modernización del Metro ha sido el proyecto más ambicioso con proyectos como el de la Nueva Línea 1, la cual no había recibido una modernización integral desde su puesta en marcha. Se renovaron sistemas de comunicación, infraestructura, vías y se adquirieron trenes nuevos.

Además, como parte fundamental de la estrategia de modernización en el transporte, se inició el cambio en el esquema operativo del transporte público de ruta y la adquisición de nuevas unidades, en el que las personas concesionarias pudieran cambiar su esquema de trabajo y convertirse en empresas de transporte con unidades totalmente nuevas, con medidas de seguridad importantes en beneficio de sus usuarias y usuarios.



Modernización paulatina del transporte público

Proteger

Desde el inicio de la administración uno de los propósitos más claros en el nuevo paradigma de la movilidad era el de proteger a quienes diariamente se movilizan en el transporte de la ciudad.

Por ello, durante estos seis años se ha trabajado en modernizar el transporte, en volverlo un espacio seguro; como también se han enfocado los esfuerzos en la creación de infraestructura segura para que las personas con mayor prioridad en la vía puedan utilizarla sin mayores riesgos.



Policía del transporte

Pero proteger no sólo significa brindar viajes más seguros, sino lograr acercar el transporte a las personas más vulnerables y, con ello, lograr reducir las brechas y desigualdades sociales.

Se trata de generar el mejor transporte para quienes a lo largo de generaciones han vivido al margen de estos, sin opciones estructuradas, lejos de una verdadera **Red de Movilidad Integrada**.





TARJETA DE MOVILIDAD
EJE DE
INTEGRACIÓN



La Tarjeta de Movilidad Integrada fue uno de los pasos más importantes para el cambio de paradigma en materia de movilidad en la Ciudad de México.

La implementación de esta tarjeta, en primera instancia, puede parecer un proceso sencillo, pero detrás de cada validación para ingresar al transporte, hay un trabajo enorme.



Tarjeta MI: la llave del transporte

Tarjeta MI: Imagen única del transporte capitalino

Por mucho tiempo, todos los sistemas de transporte de la ciudad tenían un sistema de ingreso propio y una imagen representativa para cada uno de ellos.

Con el nacimiento de la Red de Movilidad Integrada, se buscó que las personas usuarias pudieran tener un sólo símbolo que representara su forma de moverse, sin importar qué transporte abordara en cualquiera de los momentos del día.



Lance Wyman, creador de la imagen de Movilidad Integrada



Presentación de la Red de Movilidad Integrada

Bajo esta lógica y tomando como base ejemplos exitosos de imagen como la del Metro, el diseñador estadounidense *Lance Wyman* participó en la creación de la identidad gráfica de la **Red de Movilidad Integrada**.

El encargo hecho a Wyman fue el de rediseñar todos los emblemas de los distintos organismos de la Ciudad de México, bajo una misma línea discursiva y con los mismos elementos visuales, lo que ayudaría a la ciudadanía a percibir que estos organismos de transporte conforman una misma red, un mismo sistema.

Así fue como el **19** de abril de **2019** la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, presentó la nueva imagen de la Tarjeta de Movilidad Integrada: la llave de acceso al transporte y con ella, el posterior cambio de imagen de todos los autobuses, trolebuses, trenes y bicicletas de la ciudad.

Método único para ingresar al transporte

El objetivo de la **Tarjeta de Movilidad Integrada (MI)** fue el de tener la posibilidad de acceder a todos los transportes de la ciudad con una misma llave de manera segura.

Si bien es cierto que anteriormente habían algunas tarjetas que permitían el ingreso al transporte de la ciudad, la tecnología de ese momento no garantizaba un sistema de peaje seguro.

Estimaciones señalan que, debido a los mecanismos de peaje anteriores, el **15** por ciento de los viajes se hacían con saldo ilícito, lo que representaba pérdidas a la ciudad de más de mil **200** millones de pesos al año.

Tener una tarjeta segura era un tema prioritario para esta administración. Gracias al trabajo hecho por la Secretaría de Movilidad, en conjunto con los organismos de la Red de Movilidad Integrada, se logró detectar las problemáticas que generaban estas pérdidas. Aunado a ello, las nuevas tarjetas con tecnología *Calypso* lograron brindar a la ciudad una tarjeta altamente segura para el ingreso al transporte público.

Esta solución erradicó en su totalidad las recargas ilícitas y permitió extender la **Tarjeta MI** a otros modos de transporte como Trolebús, **RTP** o al transporte

concesionado de ruta, e incluso a transportes metropolitanos como Mexibús, Mexicable o el Tren Interurbano México - Toluca.

Además, como parte de los métodos de blindaje y modernización, todos los organismos de transporte renovaron sus equipos de acceso y recarga, por lo que la Tarjeta MI hoy en día es un referente a nivel nacional e internacional, además de ser un símbolo identitario en la Ciudad de México.



Mapa de Movilidad Integrada

Otro de los aspectos importantes para generar certidumbre para usuarias y usuarios de la Red de Movilidad Integrada era la creación de un mapa que integrara todos los modos de transporte para planificar mejor los viajes de un punto a otro con distintos modos de transporte.

Si bien, algunos organismos de transporte ya contaban con un mapa propio, compuesto por estaciones y líneas de su propia red, no existía un material que integrara a los organismos públicos de la capital.

Por ello, el equipo de la Secretaría de Movilidad desarrolló el **Mapa de Movilidad Integrada**, en el cual pueden consultarse las líneas de **Metro**, **Metrobús**, **Cablebús**, **Red de Trolebuses**, **Red de Transporte de Pasajeros**, **Tren Ligero** y **biciestacionamientos**.



En este material informativo, también se puede conocer los horarios de operación de todos los servicios de la **Red MI**, así como la señalética de interconexión con opciones de movilidad mexiquense como Mexibús y Mexicable.

Red de Recarga Externa

De la mano de la consolidación de la Tarjeta MI como principal método de pago en el transporte público, se buscó dar más opciones a las personas usuarias para poder recargar su tarjeta de manera fácil y rápida, sin tener que hacer filas.

Gracias a los avances tecnológicos en 2022 se lanzó la Red de Recarga Externa (RRE) con la cual las y los usuarios pueden recargar saldo a la Tarjeta de Movilidad Integrada a través de su dispositivo celular, además de disponer de una red de comercios locales como pequeñas tiendas, farmacias, papelerías, entre otras.



Red de Recarga Externa en tienda de abarrotes



Recarga de Tarjeta MI a través de App

Con esta implementación se han registrado **6.3** millones de recargas digitales equivalentes a **323** millones de pesos. En lo que concierne a los comercios, existen **21** mil afiliados y se han hecho más de **644** mil recargas.

Además, en **2024** la **RRE** se amplió y permitió que la ciudadanía hiciera sus recargas desde la App **CDMX** del Gobierno de la Ciudad, en la cual se han hecho **679** mil recargas.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



METRO



FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
4 de septiembre de 1969

Conformado por: **12 líneas**

Extensión total: **226.488 kilómetros**

Costo: **\$5.00 pesos**

Afluencia diaria:
4 millones de personas

 **MetroCDMX**

 **@MetroCDMX**

 **www.metro.cdmx.gob.mx**



El Metro de la Ciudad de México es el modo de transporte público masivo más importante de la capital, en el cual diariamente se transportan más de cuatro millones de personas.

Con **53** años de existencia, durante esta administración se hicieron importantes trabajos de modernización para poder seguir brindando este servicio a la ciudadanía.



Apertura de la Nueva Línea 1

Metro-Energía

El Proyecto Metro-Energía significa la modernización del sistema de suministro de energía eléctrica a las Líneas 1, 2 y 3, con la construcción de una nueva subestación y la modernización de las subestaciones rectificadoras, para garantizar la calidad y seguridad en la alimentación de energía del Metro para los próximos 30 años.



Subestación eléctrica



El proyecto Metro-Energía contempló la modernización de los sistemas

Con el apoyo de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y una inversión de más de cinco mil 247 millones de pesos el Proyecto Metro-Energía se lleva a cabo en tres fases, dos de las cuales están concluidas con la culminación de la construcción y equipamiento de la nueva subestación que entró en funcionamiento a finales de marzo de 2023.



La tercera fase se encuentra en proceso y consiste en la red de alimentación en **15 KV** para la Nueva Línea 1 del Metro, así como la renovación de las subestaciones de rectificación a lo largo de toda la Nueva Línea.

Para dar idea de su dimensión, la nueva subestación eléctrica de Metro - Energía tiene la capacidad suficiente para abastecer de fluido eléctrico a ciudades de población media como Jalapa, Mazatlán o Villahermosa.

Metro - Energía se ejecutó con los más altos estándares de seguridad y confiabilidad; fue equipada con la mejor tecnología en el mercado y se construyó con todas las normas de seguridad en materia de sismos e incendios.



La Nueva Línea 1

La Línea 1 es la más antigua del Metro. A más de medio siglo de servicio era necesario hacer la renovación de vías, trenes, sistemas de señalización y de control para el pilotaje automático. Todo para garantizar su correcta operación y también para mejorar la calidad y seguridad del servicio, reduciendo los tiempos de espera y traslado. La vida promedio de este tipo de sistemas es de 40 años de antigüedad, en la Línea 1 ya se había rebasado ese tiempo.

Contempla el cambio y modernización todos sus sistemas: nuevas vías, nuevo sistema de control y seguimiento de trenes, nuevo sistema de telecomunicaciones que incluye telefonía, radio, video-vigilancia, sistema de información para pasajeros y 29 nuevos trenes. Sólo se conserva la estructura del túnel, que también recibió atención.



En 2020 se llevó a cabo la Licitación Pública Internacional para la Modernización Integral de Trenes, Sistema de Control y Vías de la Línea 1, en la que participaron 36 empresas de alto nivel en el sector. Se contó con el acompañamiento de la UNOPS durante todo el proceso, instancia que validó el uso de las mejores prácticas en la licitación.



La **Nueva Línea 1** es una Obra Pública Financiada cuyo fin es modernizar todos sus sistemas, mejorar la seguridad y aumentar su capacidad de servicio. El proyecto se desarrollará con una inversión de 37 mil 375 millones de pesos.



La modernización se realizó en dos etapas, la primera de Pantitlán a Salto del Agua y la segunda se lleva a cabo de Balderas a Observatorio.



Durante los trabajos de modernización se ha contado con un servicio de apoyo de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), Servicio de Transportes Eléctricos, Metrobús y transporte concesionado.

La **Nueva Línea 1** es el proyecto más grande e importante que ha emprendido el Metro desde la construcción de la primera línea en 1967 y sienta las bases para la modernización de las líneas subsecuentes.



Los sistemas principales sustituidos totalmente en la Fase 1 de la Nueva Línea 1 fueron los siguientes:

Sistema de vías

En cuanto a este sistema se sustituyeron 132 km correspondientes a rieles, pistas de rodamiento y barras guía, 55 mil durmientes de concreto que sustituyen a los anteriores de madera, 20 mil aisladores de vía, 90 mil toneladas de balasto y 15 aparatos de cambio de vía.



Sistema de drenaje y rehabilitación del túnel

Se sustituyeron tuberías y registros a lo largo de **11** kilómetros que se encontraban muy deteriorados por las cinco décadas de servicio, **69** cárcamos fueron rehabilitados en su totalidad con la instalación de equipo automático. Asimismo, se construyeron y equiparon tres nuevos cárcamos, de gran capacidad (**30** mil litros cada uno) en zonas que presentaban problemas por ingreso de agua a la vía. Se eliminaron mil **200** filtraciones e impermeabilizaron **54** mil metros cuadrados.



Sistemas de telecomunicaciones

Para los sistemas de comunicación, transmisión de voz y datos, *wifi* y video; el Metro ya cuenta con un sistema de **126** km de fibra óptica de **96** hilos.

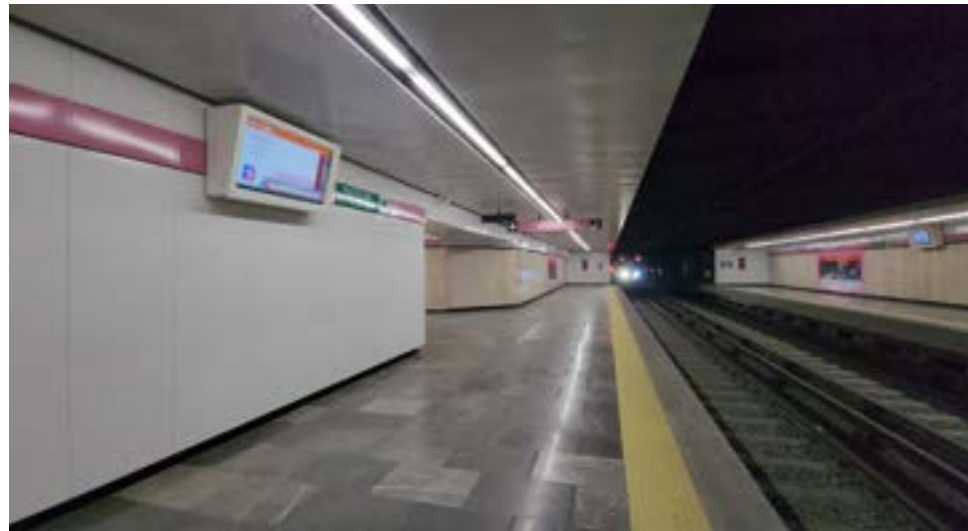
Además de un moderno sistema inalámbrico de Red **LTE** con la instalación de **40** kilómetros de cable radiante. Este sistema equivale a contar con una red propia de sistema celular. Ambas redes ya están instaladas y en operación en el tramo recientemente abierto.





Remodelación de estaciones

Se llevó a cabo la remodelación integral de las estaciones Pantitlán, Zaragoza, Gómez Farías, San Lázaro, Candelaria, Pino Suárez e Isabel la Católica, con trabajos específicos en pisos y muros, así como la instalación de dos mil 500 lámparas con tecnología led.



Control y seguimiento de trenes

Una de las innovaciones más importantes de la Nueva Línea 1 es el sistema de seguimiento y control de trenes, sistema de control basado en telecomunicaciones (CBTC por sus siglas en inglés). Esto pone al Metro a la altura de los mejores metros del mundo como París o Londres y sustituye al viejo sistema PA-135 que es una tecnología de los años 60 del siglo pasado.



Actualmente se realiza la modernización del siguiente tramo de la Línea 1 de Observatorio a Salto del Agua. La modernización de la Nueva Línea 1 es uno de los proyectos de ingeniería integral e interdisciplinaria más grandes y complejos que se han llevado a cabo no sólo en la Ciudad de México sino en todo el país.



Cerebro del Metro Puesto Central de Control I (PCCI) en el C5 de la Ciudad

Con una inversión de 65 millones de pesos se adecuaron las instalaciones del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), para la instalación del nuevo Cerebro del Metro Puesto Central de Control I (PCCI) para la operación de las Líneas 1 a la 6.

El espacio que destinó el Gobierno de la Ciudad para el nuevo Cerebro del Metro permite que la operación y regulación de los trenes se lleve a cabo en instalaciones con las tecnologías más modernas, fibra óptica, internet de alta velocidad y un inmueble acondicionado a las necesidades de operación y de los trabajadores. Actualmente ya se operan las Líneas 1 a la 6.



El *Cerebro del Metro* integra el monitoreo del tráfico de trenes y sistemas de información para atención inmediata al usuario, la regulación del tráfico de los trenes en modo de pilotaje automático, visualización digital a distancia, incorporación de la mejor tecnología que existe para los Metros en el mundo. Igualmente, se alberga el control de tracción de las líneas.



La modernización del sistema de radiocomunicación redundante en la seguridad de la operación y permite el diálogo de los conductores con el Puesto Central de Control, con una confiabilidad superior al 99 por ciento.

Las nuevas capacidades del Cerebro del STC Metro PCCI requieren de capital humano calificado, por este motivo se capacitaron a más de 165 reguladores.

La inversión total del nuevo Cerebro del STC Metro alcanza los 500 millones de pesos. El nuevo centro de control en c5 es un logro en la meta trazada: modernización, innovación y sustentabilidad.



Renivelación de la Línea 9

Con el objetivo de mantener la seguridad y el buen funcionamiento de la Línea 9 del Metro, el Gobierno de la Ciudad de México se dio a la tarea de implementar un plan de acción para llevar a cabo los trabajos de renivelación en un tramo ubicado entre las estaciones Pantitlán y Velódromo de la Línea 9 del Metro.



La intervención inició en noviembre de 2023 y consiste principalmente en el aligeramiento de una zona de 210 metros, así como el desmontaje de 31 traveses en tres claros de alrededor de 55 metros lineales y la sustitución de nuevas estructuras. Con esta solución se reconfigura el tramo afectado a la posición que tenía de origen para proporcionar nuevamente el nivel de servicio funcional de la línea.

La decisión del tipo de intervención en la zona afectada se soportó en los resultados de diferentes estudios tales como, levantamientos topográficos para determinar la posición de las vías, estudios geotécnicos para confirmar los espesores y la resistencia de las capas, espectro de sitio y la revisión numérica estructural.

Durante el periodo de ejecución de los trabajos se lleva a cabo la implementación de un servicio de apoyo con RTP que permite minimizar el impacto por la suspensión temporal del servicio.



Ampliación de la Línea 12 del STC Metro

La presente administración recibió la tarea de continuar con la ampliación de la Línea 12 del STC Metro de Mixcoac a Observatorio. A la fecha el avance general reportado es de 52 por ciento. Esta ampliación logrará una mejor movilidad entre las zonas oriente y poniente de la ciudad.



La intervención que ampliará la Línea 12 para conectar con la estación Observatorio de la Línea 1 del Metro, tiene una longitud de 4.6 kilómetros, a través de 7 lumbreras, un túnel de 3.9 kilómetros, 2 estaciones de paso, Valentín Campa y Álvaro Obregón, así como la estación terminal Observatorio, la cual se convertirá en un importante enlace para la recepción y distribución de personas del Tren Interurbano *El Insurgente* México-Toluca.

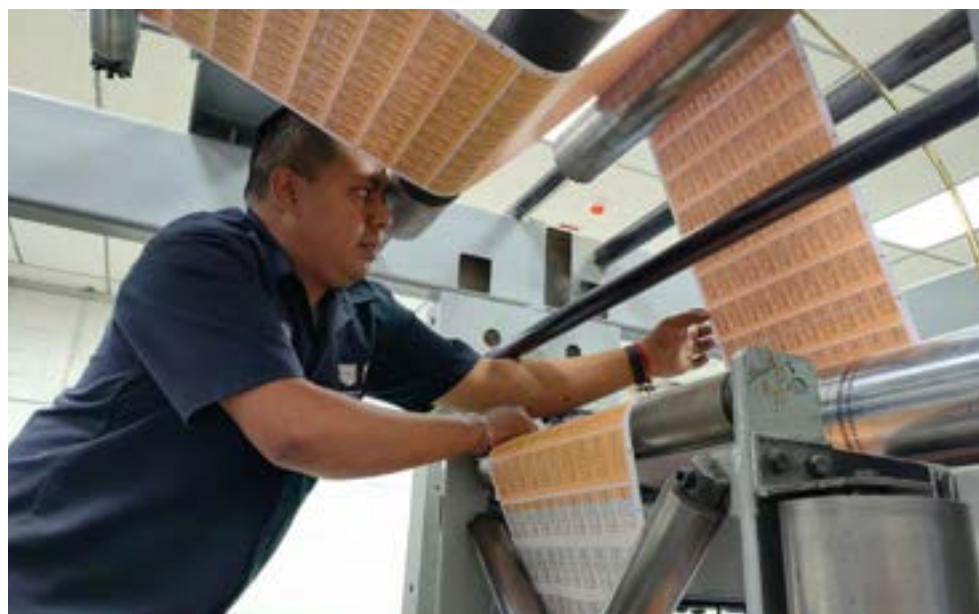


Sistema de Pago en el STC Metro

La incorporación de la Tarjeta de Movilidad Integrada como único medio de pago en las 195 estaciones de la red, forma parte del proceso de modernización al Sistema de Peaje que el Metro inició en el año 2019, con la incorporación de las máquinas de venta - recarga.



Actualmente, el 100 por ciento de los viajes se validan a través de la Tarjeta MI, el boleto magnético ya fue retirado de circulación una edición final conmemorativa.



Retirar de circulación el boleto magnético representó reducir fallas y costos por tecnología obsoleta que hacía difícil la manufactura y refaccionamiento. Actualmente en las 12 Líneas del Metro el ingreso es exclusivamente con la Tarjeta MI, sin embargo, las taquillas siguen en funcionamiento como puntos de venta y recarga de tarjetas.





SISTEMA DE TRANSPORTE



METROBÚS

FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
19 de junio 2005

Conformado por: **7 líneas**

Extensión total: **164 kilómetros**

Costo: **\$6.00 pesos**

Afluencia diaria:
1.8 millones de personas

 **MetrobusCDMX**

 **@MetrobusCDMX**

 **www.metrobus.cdmx.gob.mx**



Movilizar a **1.8 millones de personas** es un reto que diariamente enfrenta el sistema Metrobús de la Ciudad de México.



Inauguración de Metrobús Línea 1, por la entonces Secretaria del Medio Ambiente, Claudia Sheinbaum Pardo y el entonces Jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador



Primeras unidades de Metrobús Línea 1

Inaugurado hace 19 años por la entonces Secretaria del Medio Ambiente, Claudia Sheinbuam, el entonces y Jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador, cobró fuerza y popularidad como una de las alternativas más rápidas y eficientes en materia de movilidad dentro de la Ciudad de México.

Con siete líneas prácticamente cubriendo norte, sur, oriente y poniente, Metrobús inició en esta administración una etapa de expansión y modernización de su sistema, para continuar brindando alternativas de viaje seguras y rápidas.





Ampliación de las Líneas 3, 4 y 5

Una de las primeras estrategias para fortalecer el sistema Metrobús fue expandir tres de sus líneas y, con ello, ampliar la oferta en distintos puntos de la ciudad.



La primera de ellas fue la **Línea 5**, la cual corría de Río de los Remedios a San Lázaro. Con una inversión de 2 mil 012.8 millones de pesos, el proyecto, el cual se realizó del 7 de septiembre de 2020 (primera etapa) al 3 de mayo de 2021 (segunda etapa) contempló la creación de 33 nuevas estaciones y 18.5 km de extensión, con lo cual se puede llegar hasta “Preparatoria 1” en la alcaldía Xochimilco.

Ex Director de Metrobús, Roberto Capuano Tripp, en recorrido de supervisión



Con este crecimiento, Metrobús pudo captar **90** mil viajes diarios adicionales y se pasó de **190** mil a **280** mil traslados diarios en la Línea 5. Cabe mencionar que esta expansión tuvo a bien mejorar las condiciones de viaje de las y los habitantes de Xochimilco, pues además del Tren Ligero, no existía otra opción de movilidad estructurada en la zona.



Puesta en marcha de las unidades eléctricas en Línea 4

Otra de las Líneas que creció, fue la **Línea 4**, la cual originalmente llegaba hasta San Lázaro. Sin embargo, gracias a los esfuerzos hechos por el Gobierno de la Ciudad de México, esta línea tuvo dos ampliaciones. La primera de ellas hasta Metro Pantitlán, lo que generó una conexión importante con Metro, Trolebús, Mexibús y otras alternativas provenientes del Estado de México. El segundo crecimiento de Línea 4 fue hacia la Alameda Oriente, en la alcaldía Venustiano Carranza, con una adición de **10** kilómetros y 2 paradas.



Obras Metrobús Línea 4

Cabe mencionar que gracias a estas expansiones, que tuvieron una inversión de **116 millones** de pesos, el número de viajes en la Línea 4 pasó de **80 mil** a **125 mil** diariamente.

La Línea 3 fue otra de las que tuvo una expansión. Esta ampliación, entre otros propósitos, tuvo por objetivo desahogar los viajes realizados en la Línea 3 de Metro (Indios Verdes - Universidad) y brindar alternativas de intermodalidad para las personas usuarias.



Originalmente, la Línea 3 de Metrobús contaba con 33 estaciones y 17 kilómetros de recorrido. Con su ampliación pasó a tener 38 estaciones y 3.4 kilómetros adicionales, lo que permitió mejorar la movilidad en Eje 1 Poniente con un nuevo ordenamiento vial y nuevas conexiones, lo que ha beneficiado a 203 mil usuarios al día. Su inversión: 365.9 millones de pesos.



Nuevo Centro de Control

Otro de los objetivos importantes de Metrobús en esta administración era modernizar su Centro de Control, que es el lugar donde pueden monitorearse todas las líneas y cada uno de los autobuses que conforman el sistema en tiempo real.

El pasado 19 junio de 2023, el Jefe de Gobierno, Martí Batres Guadarrama, inauguró el cerebro de Metrobús con motivo del 18 aniversario del sistema.

Monitoreo en tiempo real de unidades y estaciones



Este Centro de Control permitió integrar a todas las líneas del sistema en un espacio digital y físico moderno, práctico, en donde se es capaz de revisar todas y cada una de las condiciones con las que opera el sistema.

En este nuevo puesto de mando se tiene contacto directo con el c5, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, empresas operadoras, conductores de unidades e incluso usuarios de redes sociales, lo que permite que cualquier incidente o hecho relacionado a Metrobús sea captado al instante.

Inauguración del nuevo Centro de Control, por el Jefe de Gobierno, Martí Batres Guadarrama

Electromovilidad

Muchas ciudades en el mundo se encuentran en un proceso de migración en sus sistemas de transporte, apostándole a energías limpias y amigables con el medio ambiente. Metrobús no es la excepción.



Unidad eléctrica Línea 4

Con el objetivo de avanzar hacia la *electromovilidad* en la capital del país, Metrobús inició el proceso de renovación de unidades de sus Líneas 3 y 4, pasando de vehículos de diésel, a autobuses eléctricos con autonomía de hasta 330 kilómetros.

La Línea 3 de Metrobús (Tenayuca - Pueblo Santa Cruz Atoyac) fue la primera en volverse totalmente eléctrica en el país, con un total de 60 unidades articuladas eléctricas. La inversión estimada para la sustitución de la flota fue de 900 millones de pesos.



Sistema de batería Metrobús Eléctrico



Siguiendo los pasos de Línea 3, la Línea 4 de Metrobús (Hidalgo-Alameda Oriente) inició operaciones el 22 de febrero de 2024, con un total de 55 autobuses cero emisiones.

Cabe mencionar que en ambos casos, se desarrolló en los patios de encierro la infraestructura necesaria para poder recargar las baterías de las unidades, con un tiempo estimado de carga de 3.5 horas.

Esta modernización trajo para la ciudad, entre otros aspectos mejoras medioambientales, una reducción en emisiones de CO_2 , además de viajes más silenciosos y unidades nuevas para las personas usuarias.



Nuevas formas para recargar la Tarjeta MI en Metrobús

Nuevos métodos de pago

Metrobús es un sistema que busca actualizarse de manera constante.

Una de las innovaciones tecnológicas que logró este sistema durante la presente administración fue la modernización en su sistema

de peaje, con lo cual las personas usuarias ahora cuentan con más opciones para ingresar a las estaciones y autobuses.



Nuevas máquinas de recarga

Ahora, además de poder acceder al servicio con la Tarjeta de Movilidad, las personas usuarias pueden pagar su entrada con tarjetas bancarias sin contacto, relojes o teléfonos

inteligentes; y también pueden recargar su Tarjeta MI con tarjetas de crédito o débito, o a través del sistema CoDi del Banco de México.



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS



TREN LIGERO

FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
1 de agosto de 1986

Conformado por: **18 estaciones**

Extensión total: **13.04 kilómetros**

Costo: **\$3.00 pesos**

Afluencia diaria:
100 mil personas

 **TransportesElectricosCDMX**

 **@STECDMX**

 **www.ste.cdmx.gob.mx/tren-ligero**



Sin duda, en esta administración, el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) de la Ciudad de México recuperó la importancia y el esplendor que históricamente había tenido desde que inició operaciones a principios del siglo XX con los antiguos sistemas de tranvías, pasando por los trolebuses y llegando, entre otros, a sistemas como el Tren Ligero.



Llegada a México de nuevos Trenes Ligeros

Tras años en el abandono, la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, decidió darle un nuevo impulso a esta empresa pública, apostando a la electromovilidad y a transportes que durante mucho tiempo fueron una alternativa de movilidad para la ciudadanía.

Con un enfoque innovador y privilegiando a los que, históricamente, han padecido por no tener buenas opciones para realizar sus traslados, se trabajó por atender a las periferias de la capital del país y mejorar los transportes públicos del STE.



Primera unidad de Tren Ligero llegada a México: Cecilia





Estado de las vías antes de la modernización



Modernización del sistema de vías del Tren Ligero

Una de las principales decisiones que se tomaron en el Servicio de Transportes Eléctricos fue la renovación del Tren Ligero de la Ciudad de México.

Inaugurado en agosto de 1986, para transportar aficionados en el mundial de futbol de México esta opción de movilidad es la herencia del antiguo tranvía que **brindó servicio de 1900 a 1982.**

Ante la necesidad de ofrecer mejores tiempos de traslado y condiciones más seguras de viaje, en 2019 y con una inversión de 600 millones de pesos, comenzó la modernización más importante jamás hecha de este modo de transporte. En dos etapas (julio 2019 - enero 2020 y mayo 2020 - enero 2021) se hicieron cambios sustantivos en su infraestructura operativa.



En primera instancia se realizó la sustitución completa de todo el sistema de vías, durmientes, balasto y demás partes del área de rodamiento de los trenes. Además, se hizo la nivelación de vías y ajuste en las curvas, cuyo objetivo era optimizar las velocidades de viaje. Como dato curioso, al remover algunas de las piezas, se encontró que éstas tenían tatuadas el año de su elaboración: 1897.



Trabajos de modernización



Colocación de nuevos durmientes de concreto

Asimismo, otro de los cambios que se hicieron durante esta renovación, fue la sustitución de catenarias que ya no brindaban las condiciones óptimas para el correcto avance de los trenes eléctricos.





Rieles 1897 y 1910





Unidad de Tren Ligero antes de la adquisición

Nuevos trenes ligeros

Desde la última adquisición de trenes ligeros, hecha en 2012, este sistema de movilidad no había realizado la compra de más unidades, mismas que con el paso del tiempo y de los miles de kilómetros recorridos en 12 años, fueron dejando de ofrecer un servicio adecuado, pese al mantenimiento diario hecho por personal del STE.

Este hecho hizo que se vieran afectados los tiempos de espera de las personas usuarias, quienes cada vez pasaban más tiempo en las estaciones.

Para atender esta problemática, la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, optó por reforzar la operación del Tren Ligero capitalino, con el proyecto de compra de nueve trenes ligeros, con una inversión de 630 millones de pesos.



Nueva unidad de Tren Ligero “Mateo”



*Puesta en marcha por parte del Jefe de Gobierno,
Martí Batres del nuevo Tren Ligero*

Con una gran ceremonia llevada a cabo de manera simultánea en China y Ciudad de México, en septiembre de **2023**, salió del puerto de *Zhuzhou* en China el primer Tren Ligero, mismo que fue puesto en marcha por el Jefe de Gobierno, Martí Batres en enero de **2024**.

Asimismo, para afianzar el sentido de pertenencia de los habitantes de Xochimilco, se realizó una votación pública en la cual, las y los participantes decidieron el nombre de las nueve unidades.

El primer tren fue nombrado **“Cecilia”**, en honor al pueblo originario de *Santa Cecilia Tepetlapa*. El resto de los trenes llevaron los nombres: **“Santiago”** y **“Gregorio”**, por los pueblos de San Gregorio Atlapulco y Santiago Tepalcatlalpan; así como **“Ajolote”** como especie originaria y endémica de la zona; **“Cruz”** por Santa Cruz Xochitepec y Santa Cruz Acalpixca, **“Mateo”** por San Mateo Xalpa, **“Francisco”** por San Francisco Tlalnepantla, **“Andrés”** por San Andrés Ahuayucan y **“Luis”** por San Luis Tlaxialtemalco.



Con la puesta en marcha de estos nueve trenes ligeros, las personas usuarias obtuvieron mejores frecuencias de paso, con un promedio de 4 a 5 minutos de espera entre cada tren.

Alma Teresa, una de las 21 operadoras de Tren Ligero





SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS



TROLEBÚS

FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
9 de marzo de 1951

Conformado por: **12 líneas**

Costo: **\$4.00 pesos**

Afluencia diaria:
330 mil personas

 **TransportesElectricosCDMX**

 **@STECDMX**

 **[www.ste.cdmx.gob.mx/
red-de-servicio/trolebus](http://www.ste.cdmx.gob.mx/red-de-servicio/trolebus)**



Durante décadas en la Ciudad de México el Trolebús fue una de las opciones de movilidad predilectas por las y los capitalinos. Retratarlos en más de una cinta filmográfica del México Contemporáneo, este transporte fue cayendo en desuso debido a la falta de unidades y mantenimiento de la red.



Nuevo Trolebús circulando en la alcaldía Cuauhtémoc

Hace unos años, era común ver los parabuses de Trolebús vacíos y en las calles pocas unidades, con usuarias y usuarios que preferían buscar otras alternativas ante los largos tiempos de espera que se ofrecían.



Nueva flotilla de Trolebús



En esta administración, uno de los objetivos de la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, fue la revitalización del Trolebús, con la adquisición de **500 nuevas unidades** en un plazo de seis años. Como dato a resaltar, anteriormente, la última compra de trolebuses se hizo en **1998**, lo que significaba **26 años** sin la modernización de este transporte.

La inversión que se ha realizado en los últimos años en Trolebús asciende a 3 mil **890 millones** de pesos.



Vista de costado de un Trolebús antiguo



Ampliación de la Red de Trolebuses

Con el avance tecnológico que ofrecen los nuevos trolebuses capitalinos, el STE ha podido generar nuevas rutas en beneficio de las personas usuarias.

El ejemplo más claro es la ampliación de la Línea 2 de Trolebús en enero de 2021, la cual por muchos años tuvo como origen - destino el recorrido de Chapultepec a Velódromo. Gracias a que los nuevos trolebuses cuentan con una batería que brinda autonomía de hasta 75 kilómetros, esta línea pudo extenderse hasta Metro Pantitlán, aumentando su afluencia diaria de 16 mil 600 a 38 mil 500 pasajeros.





Y con ella, llegaron más: en 2024 el servicio de la Línea 5, que va de San Felipe a Metro Hidalgo, pudo crecer hasta la estación de La Diana, en Paseo de la Reforma. Asimismo, la Línea 7, que parte del Estadio Olímpico y llegaba a Lomas Estrella, ahora tiene su estación terminal en Periférico Oriente.

Trolebús llegando a la fuente de la Diana Cazadora



También, gracias a la adquisición de nuevos trolebuses, se reactivó en **2021** el servicio de Villa de Cortés - Apatlaco, el cual había dejado de operar en octubre de **2012**. Posteriormente, en noviembre de **2023** se amplió hasta Metro Tepalcates.

En beneficio de la comunidad escolar del Instituto Politécnico Nacional, en **2019** se habilitó nuevamente el corredor Circuito Politécnico (Línea 8), el cual ayuda a los traslados de estudiantes, personal administrativo y docente de esta casa educativa ubicada en la alcaldía Gustavo A. Madero.



Usuarios de Trolebús esperando el servicio, en Terminal del Sury Pantitlán





Finalmente, es importante destacar que con los nuevos trolebuses se sustituyó por completo la flota y se fortalecieron todas las líneas de Trolebús, con lo cual se registró un aumento en la afluencia de personas usuarias, pasando de 105 mil a 330 mil pasajeros diarios.

Tania Fabiola Ochoa Grimaldo, primera operadora en la historia de Trolebús



DE CIUDAD DE MÉXICO PARA EL MUNDO



TROLEBÚS ELEVADO ÚNICO EN SU TIPO

FICHA TÉCNICA

Pruebas operativas:
11 de septiembre de 2022

Puesta en marcha:
20 de octubre de 2022

Conformado por: **11 estaciones**

Extensión total: **7.6 kilómetros**

Costo al público: **\$7.00 pesos**

Afluencia diaria: **113 mil personas**

 **TransportesElectricosCDMX**

 **@STECDMX**

 **www.ste.cdmx.gob.mx/linea-10**

Uno de los proyectos más innovadores en materia de movilidad, puesto en marcha por la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, fue el Trolebús Elevado, el cual representaba una respuesta contundente para la población de Iztapalapa, quien durante décadas solicitaba un servicio de transporte eficiente, seguro, rápido y digno sobre el Eje 8 Sur Ermita - Iztapalapa.



Vista aérea Trolebús Elevado

Tras la presentación del proyecto en octubre de 2019, la doctora Claudia Sheinbaum destacó la importancia de la creación del Trolébus Elevado: *“Es un proyecto muy importante para la zona oriente de la ciudad, es donde más gente vive; Iztapalapa tiene 1.8 millones de habitantes; esta es una alternativa muy significativa”*.

*Distintos momentos de la obra,
Trolébus Elevado*



Esta nueva alternativa de movilidad en el oriente de la ciudad contempló la creación de un viaducto elevado, donde los trolebuses pudieran circular de manera más eficiente a lo largo de 7.6 kilómetros de extensión (por sentido), lo que hoy permite la movilización diaria de hasta 113 mil personas.

Cabe mencionar que para este proyecto se eligieron trolebuses por ser una opción de transporte sustentable, limpia y silenciosa y, además, porque se contemplaba una expansión hacia Metro Mixcoac, a través del Eje 8, donde ya existe la infraestructura eléctrica, misma que había quedado en desuso y ahora permitirá alimentar a las unidades.



Estación Deportivo Santa Cruz



Estación Constitución 1917

El proyecto del Trolebús Elevado también permitió reformar y ordenar el esquema de transporte público de la zona, puesto que, por primera vez en la historia, participarán ex-concesionarios de Ruta, ahora en la modalidad de empresa de transporte.





Gracias a la voluntad de concesionarios de transporte público y del Gobierno de la Ciudad, se sustituyeron **201** microbuses obsoletos de la Ruta **14**, los cuales dieron paso a la incorporación de **34** nuevos trolebuses de última generación.



Usuario ingresando a estación Deportivo Santa Cruz

Con un ambiente festivo, lleno de expresiones artísticas como música, danza y comparsa, el Trolebús Elevado inició pruebas operativas el **11** de septiembre de **2022**, con lo cual, la ciudadanía pudo acercarse por primera vez a una obra de movilidad de este tipo.



Personal de STE explicando el funcionamiento de la máquina de recarga



Hoy, a dos años de su puesta en marcha, el Trolebús Elevado se ha consolidado como una de las opciones de movilidad más importantes en Iztapalapa, pues diariamente traslada hasta **113** mil personas usuarias. Lo que antes tomaba **60** minutos de recorrido, hoy, puede hacerse en **20** minutos; hecho que da justicia social a quienes por décadas habían padecido la falta de infraestructura de transporte en el oriente de la ciudad.

En la estación Constitución 1917 convergen dos nuevos modos de transporte: Cablebús y Trolebús Elevado



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS



TROLEBÚS

AVENIDA AZTECAS

FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
4 de junio de 2024

Conformado por:
**17 estaciones intermedias
y 2 estaciones terminales**

Extensión total: **14.6 kilómetros**

Costo: **\$7.00 pesos**

Afluencia diaria: **36 mil personas**

 **TransportesElectricosCDMX**

 **@STECDMX**

 **www.ste.cdmx.gob.mx/linea-12**



Uno de los proyectos en materia de movilidad impulsados por el Jefe de Gobierno, Martí Batres, fue el de un servicio de trolebús a lo largo de la Avenida Aztecas en atención a la demanda histórica de los vecinos de la zona conocida como Los Pedregales, en Coyoacán.



Con una extensión de **14.6** kilómetros, desde Perisur hasta el **CETRAM** Taxqueña y una inversión de **380** millones de pesos, este proyecto con acento social inició operaciones el **4** de junio de **2024**.



Obras en Av. Aztecas



Terminal Tasqueña

En total, el Trolebús de Avenida Aztecas cuenta con **17** estaciones intermedias y **2** estaciones terminales y una capacidad para transportar diariamente a **36** mil personas. Además de la estación Cantil a la estación Tita Avendaño los trolebuses circulan en contraflujo, a un costado del camellón que divide los sentidos, hecho que permite un mejor avance.





Cabe mencionar que para su operación se formó la empresa de transporte **COTAXASA**, integrada por los antiguos concesionarios de la Ruta 13, quienes para poder brindar servicio fueron capacitados en materia de seguridad vial y reconocimiento unidades de trolebuses para poder prestar la atención a las personas usuarias.



Con Trolebús Av. Aztecas el tiempo de viaje de terminal a terminal es de 30 minutos, lo que permite tener viajes más rápidos y seguros para las personas usuarias.



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS



CABLEBÚS

FICHA TÉCNICA

LÍNEA 1

Puesta en marcha:
11 de julio de 2021

Conformado por: **seis estaciones**

Extensión total: **9.2 kilómetros**

Afluencia diaria: **65 mil personas**

LÍNEA 2

Puesta en marcha:
8 de agosto de 2021

Conformado por: **siete estaciones**

Extensión total: **10.55 kilómetros**

Afluencia diaria: **70 mil personas**

Costo: **\$7.00 pesos**

 **MiCablebusCDMX**

 **@MiCablebusCDMX**

 **www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus**

El mejor transporte para quienes, históricamente, menos han tenido

Con esta premisa, la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum decidió impulsar un nuevo modo de transporte en la Ciudad de México, en beneficio de miles de personas de las alcaldías Gustavo A. Madero e Iztapalapa: el Cablebús.

Tomando como referencia otros teleféricos a nivel mundial que brindan servicio en zonas altas, como en la ciudad de La Paz, en Bolivia, el Cablebús nació con una visión más allá de ser únicamente un transporte público.



Personas usando la Línea 2

Con Cablebús, las zonas con menos ingresos de la ciudad, se han resignificado y, con ello, su población ha logrado obtener justicia social gracias a una opción de movilidad eficiente, segura, digna, moderna, ecológica y sustentable.



Cabinas Cablebús Línea 2



Cabinas Cablebús Línea 1

Además, los habitantes de las sierras de Cuauhtémoc y de Santa Catarina en Gustavo A. Madero e Iztapalapa, respectivamente, han visto mejoras sustantivas en su calidad de vida, pues este proyecto contempló desde su inicio un cambio social, el cual promueve la reducción de desigualdades.



El inicio de la construcción del teleférico de la Ciudad de México

Para llevar a cabo este gran proyecto de justicia social, el Gobierno de la Ciudad de México hizo una inversión de 6 mil 108.5 millones de pesos. Se realizaron dos licitaciones internacionales para que empresas especializadas pudieran proveer la infraestructura necesaria para la construcción de las Líneas 1 (Indios Verdes - Cuauhtémoc) y 2 (Constitución de 1917 - Santa Marta).



Vista aérea Cablebús Línea 1



Salida de usuarios Línea 2

Cabe mencionar que, para garantizar las mejores condiciones para la ciudad, se contó con el apoyo internacional de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (**UNOPS**), quienes durante el proceso de la licitación y puesta en marcha brindaron asesoría técnica.

Gracias a este proceso y al trabajo de distintas áreas del Gobierno capitalino, en enero y junio de 2019, se comenzó con la obra civil de las Líneas 1 y 2 respectivamente.



Ascenso de usuarios Cablebús Línea 1

El proyecto de Línea 1 y 2

Para beneficiar a 17 colonias de la alcaldía Gustavo A. Madero y a 11 de Iztapalapa, el proyecto de Cablebús Línea 1 y 2 contempló la construcción de estaciones y la colocación de torres para la circulación de las cabinas.

En el caso de la Línea 1, la obra contempló la creación de seis estaciones: Indios Verdes, Ticomán, La Pastora, Campos Revolución, Tlalpexco y Cuauhtémoc. Con una extensión de 9.2 kilómetros, se instalaron 62 torres para tensar sobre ellas los cables que sostienen un total de 377 cabinas, que diariamente transportan 65 mil personas.

La Línea 2, por su parte, requirió un total de 59 torres a lo largo de 10.55 kilómetros de extensión, lo que la mantiene hasta la fecha, como la línea de teleférico más grande en el mundo.

Las estaciones con las que cuenta son: Constitución de 1917, Quetzalcóatl, Las Torres Buenavista, Xalpa, Lomas de la estancia, San Miguel Teotongo y Santa Marta. Cabe mencionar que ambas terminales funcionan como punto de intermodalidad con sistemas como el Metro, la Red de Transporte de Pasajeros, entre otros.



Murales Cablebús Línea 2

Proyecto con visión social

Cablebús no sólo es un proyecto de transporte público, sino de resignificación social. Con esto en la mira, toda la obra contempló mejoras en las zonas que conforman el tramo de las Líneas 1 y 2.

En ambas líneas se trabajó para que los alrededores de las estaciones se convirtieran en puntos de tránsito seguro y con mejor iluminación. Además, se garantizó la accesibilidad universal a personas con discapacidad con sistemas de escaleras eléctricas, así como elevadores.



Uno de los ejemplos más claros de resignificación social fue el que se hizo en la estación “**Campos Revolución**” de la **Línea 1**. El espacio contiguo a ésta fue totalmente renovado para que la ciudadanía pudiera aprovecharlo y apropiarse de él.

Por muchos años “**Campos Revolución**” tuvo un espacio para practicar futbol con canchas de tierra. Con la entrada de Cablebús, este mismo espacio fue totalmente renovado y entregado a las y los vecinos de la zona con pasto sintético, además de otras canchas más pequeñas para que también las y los niños de la zona pudieran disfrutar.



Campos Revolución



Antes y después del Mercado en la estación Quetzalcóatl

En la Línea 2 también existe otro ejemplo claro, pues debajo de la estación se modernizó un mercado, con el cual las personas pueden ofrecer de manera digna su mercancía. Este hecho además de generar un impulso socioeconómico importante, permitió volver a utilizar este espacio de mejor manera.

Otro punto importante es el del aumento en la percepción de seguridad en las personas usuarias. Además de disminuir los tiempos de traslado de la ciudadanía (reducciones que alcanzan el 50 por ciento de tiempo), con Cablebús las personas se sienten más seguras, pues, al contar con estaciones videovigiladas, elementos de seguridad en cada estación y un número limitado de personas en las cabinas; no se han registrado hechos delictivos.



Revisiones anuales

Para garantizar que Cablebús sea un servicio de alta calidad, desde su puesta en marcha se planificó que, tal y como ocurre en otros sitios del mundo, esta opción de movilidad tenga una revisión anual.

En ésta, el sistema se detiene de manera completa durante una o dos semanas, en las cuales empresas especializadas, así como personal del **STE**, realizan una inspección minuciosa de todos los elementos que componen Cablebús, desde la infraestructura, cabinas, hasta el cable por el que corren las góndolas, con la intención de cumplir los estándares de calidad necesarios para su operación.

Con estas revisiones, las Líneas 1 y 2 logran obtener certificaciones de seguridad internacionales indispensables para continuar ofreciendo servicio a las y los usuarios de esta opción de movilidad.



Durante el tiempo en que se hace la revisión anual de Cablebús, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) brinda servicio gratuito con unidades del organismo, en las cuales, las y los usuarios pueden llegar a alguna de las estaciones temporalmente cerradas.

Cablebús Línea 3

Uno de los últimos trabajos emprendidos por esta administración será Cablebús Línea 3, la cual contará con una extensión de **5.42** kilómetros y seis estaciones, gracias a una inversión de **2 mil 315** millones de pesos.



Construcción Cablebús Línea 3



Pruebas operativas Cablebús Línea 3

Este proyecto forma parte de “*Chapultepec: Naturaleza y Cultura*” del Gobierno Federal, con el cual se tiene previsto mejorar la movilidad de **36** mil personas diariamente; además, **conectará con la segunda, tercera y cuarta sección del Bosque de Chapultepec, con el Tren Interurbano y la estación “Constituyentes” de la Línea 7 de Metro.**

Consolidación de Cablebús

Cablebús es uno de los sistemas de movilidad más importantes en la ciudad gracias a sus características únicas para transportar personas por los cielos del norte y el oriente de la capital del país.

Desde su puesta en marcha en julio y agosto de 2021 las líneas 1 y 2, respectivamente, registran 65 mil y 70 mil viajes diariamente. Además en tres años, los dos teleféricos han logrado transportar a un total de 121 millones 226 mil 995 personas.

Esto, lo ha consolidado como un transporte eficiente, moderno, a disposición de las personas que más lo necesitan y con una evaluación positiva por parte de las y los usuarios.





RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS



RTP



FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
1 de marzo del 2000

Conformado por: **104 rutas**

Costo: **\$2.00 ordinario, \$4.00 expreso, \$5.00 ecobús y \$7.00 nochebús**

Afluencia diaria: **400 mil personas**

 **RTPCDMX**

 **@RTP_CiudadDeMex**

 **www.rtp.cdmx.gob.mx**

Nuevas unidades: el compromiso cumplido

Sin duda, en esta administración uno de los sistemas que mayor relevancia han tenido es la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).



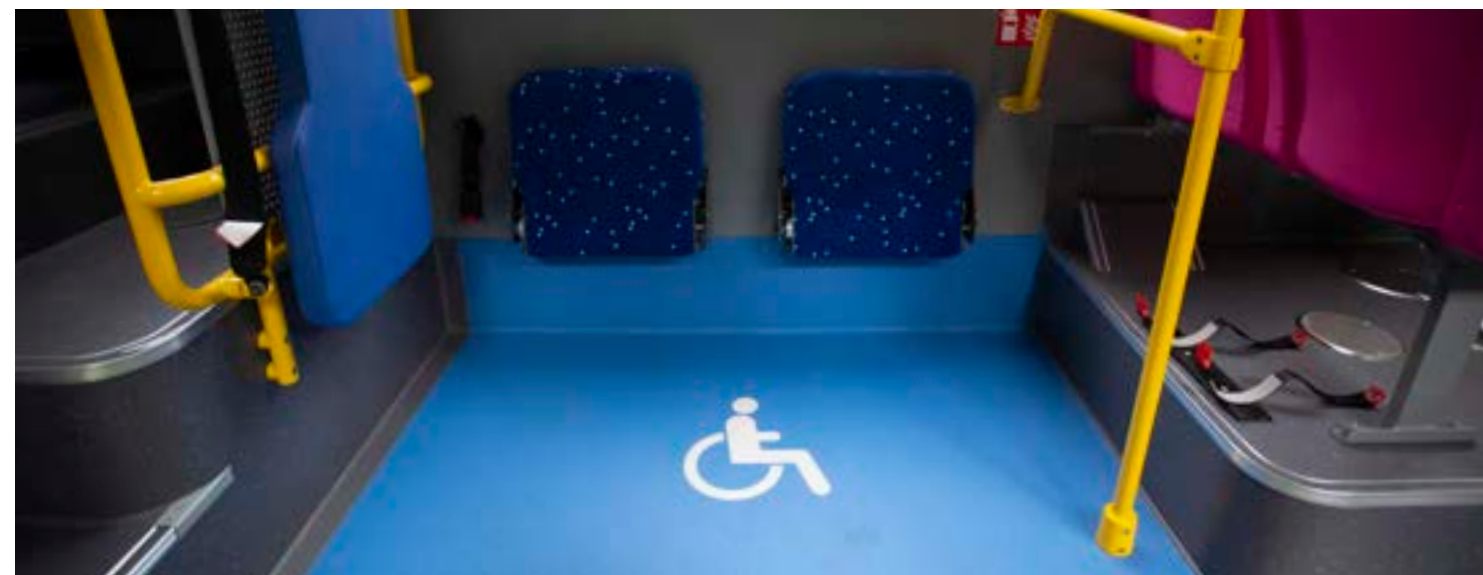


Para ofrecer mejores condiciones de viaje, además de optimizar las frecuencias de paso en las distintas rutas que lo conforman, la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum decidió impulsar a esta opción de movilidad con la adquisición de nuevas unidades.



A lo largo de estos seis años y con una inversión de mil 2 mil millones de pesos el Gobierno de la Ciudad asesorado por la **UNOPS** ha adquirido un total de 468 unidades, las cuales fueron bautizadas con nombres de personajes relevantes de la historia mexicana como Leona Vicario, Benito Juárez, José María Morelos, Vicente Guerrero, Emiliano Zapata, entre otros.





Estas unidades, además de ser modernas y contar con accesibilidad universal para personas con discapacidad, han sido destinadas a alimentar algunas de las rutas que ofrece la RTP en las alcaldías Gustavo A. Madero, Iztapalapa, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón, Xochimilco y Milpa Alta.





Mejoramiento de unidades

Aunado a la renovación paulatina de unidades que la RTP ha comenzado a hacer, también se ha trabajado para rehabilitar unidades cuyo ciclo de vida aún no ha concluido.

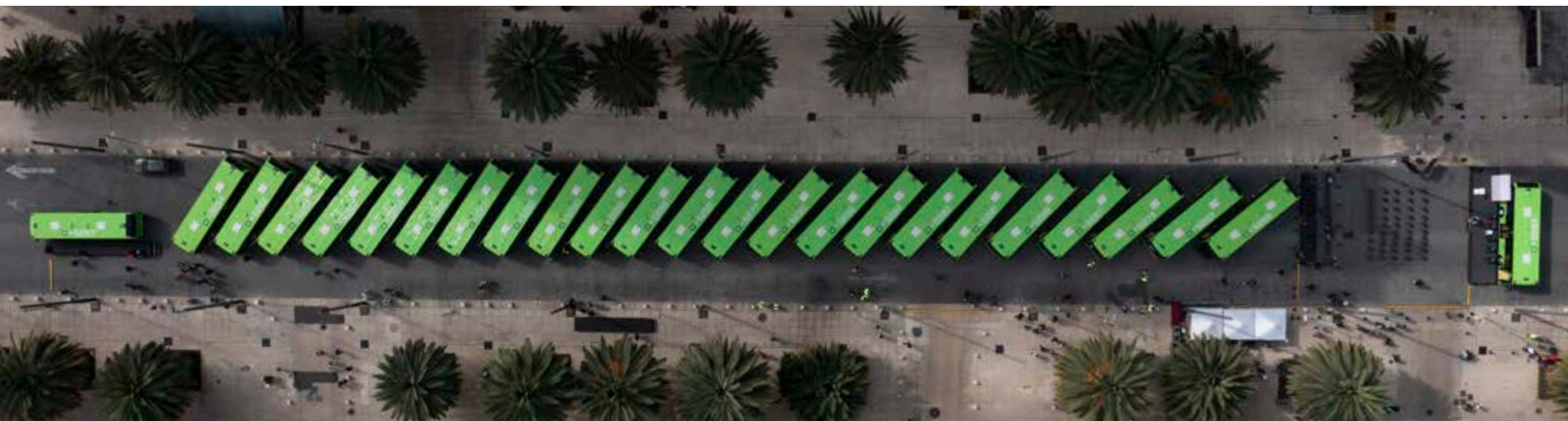
186



Con una inversión de **21.5** millones de pesos y la participación del personal de este organismo, en total han vuelto a circulación un total de **621** unidades, las cuales ya brindan servicio de nueva cuenta en distintas rutas.



187



RTP al servicio de la ciudadanía

La **RTP** es un sistema que siempre está al servicio de la ciudadanía y sobre todo cuando más suele necesitarse. A lo largo de esta administración, la **RTP** fue parte de la columna vertebral del transporte en la capital del país al apoyar en distintas ocasiones a otras opciones de movilidad.



Servicio de apoyo Línea 1

Servicios Emergentes como el que prestó RTP tras el incendio del Puesto Central de Control de Metro en enero de 2021; en Tláhuac, por los trabajos en la Línea 12; así como los Servicios de Apoyo en la Modernización de la Nueva Línea 1 y la renivelación de la Línea 9 de Metro; y las revisiones anuales de Cablebús, en donde dichas unidades resultaron fundamentales e indispensables para movilizar a millones de capitalinos.



Modernización del sistema de peaje

Con su adición a la Red de Movilidad Integrada, **RTP** ha realizado esfuerzos importantes para homologar su sistema de peaje con el del resto de los transportes operados por la ciudad.

Gracias al trabajo realizado, hoy por hoy el **100** por ciento de sus unidades cuentan con validador, el cual permite ingresar a las unidades con la Tarjeta **MI**. Atrás en la nostalgia quedaron los días donde el ingreso se hacía depositando monedas en los llamados *arturitos*, pues ya todas las rutas de este transporte únicamente aceptan pago con la llave de la ciudad, mejor conocida como Tarjeta **MI**.

Nuevo validador en unidad de RTP



Electromovilidad

Una de las apuestas de la **RTP** es avanzar hacia la electromovilidad con autobuses eléctricos, silenciosos, de última tecnología y sobre todo sustentables.

Por ello, en **2024** se lanzó la primera licitación internacional para poder adquirir **50** unidades de este tipo, con un presupuesto de más de **408** millones de pesos, antes de **IVA**.



Prueba piloto de unidades eléctricas



Pueba piloto de unidades eléctricas

Estas unidades serán provistas por la marca *Yutong*, y llegarán a la Ciudad de México este año. Tendrán la capacidad para **trasladar a más de 90 personas**, motor eléctrico alimentado por baterías, autonomía de **330** kilómetros, sistema de videovigilancia, ventilación y extracción de aire.



Además, las y los usuarios tendrán acceso a una mejor alternativa de transporte, libres de emisiones contaminantes y accesibles para la población con algún tipo de discapacidad pues contarán con sistema de arrodillamiento, entrada baja a nivel de banquetta, rampa para personas en sillas de ruedas y espacios dedicados para ellos, así como animales de servicio y señalización en Braille.

Es importante mencionar que dentro de la licitación se contempló la instalación de un área para la recarga de las unidades, la cual será habilitada en el módulo 7 de RTP y contará con 25 cargadores eléctricos.



SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS



ECOBICI

FICHA TÉCNICA

Puesta en marcha:
16 de febrero 2010

Conformado por: **689 cicloestaciones**
y **9,300 bicicletas**

Costo: **\$545 plan anual**

Afluencia diaria:
67 mil viajes

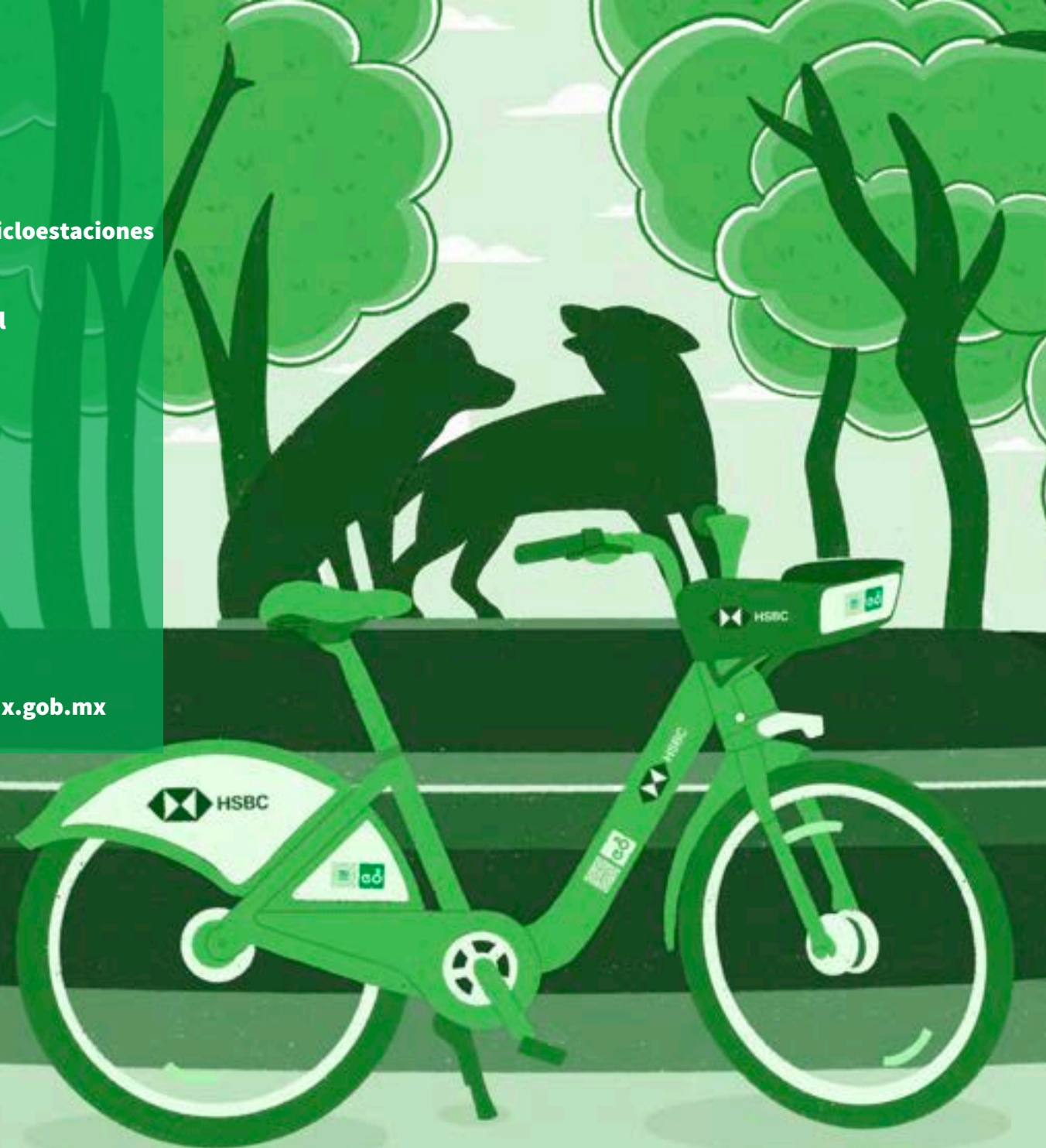
 **Ecobici**

 **@Ecobici**

 **Ecobici**

 **@Ecobici**

 **www.ecobici.cdmx.gob.mx**



El Sistema de Bicicletas Públicas **ECOBICI** surgió en **2010**, como una opción para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte en la capital del país con una primera etapa compuesta de **90** estaciones y mil **200** bicicletas.

Tras **13** años de operaciones ininterrumpidas con un total de **480** estaciones y seis mil **500** bicicletas en las alcaldías Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, este sistema, referente de la movilidad activa, necesitaba una modernización integral.



Usuario en Sendero Compartido Reforma



El proyecto de modernización y expansión de ECOBICI, iniciado en 2019, permitió a la ciudad no sólo conocer más opciones de sistemas de bicicletas compartidas en el mercado mundial sino generar un ahorro anual de 54 por ciento gracias a la Licitación Internacional que se realizó, en la cual por medio de subasta invertida se consiguió el mejor precio para la ciudad.

Antiguo sistema ECOBICIt



La etapa de modernización contempló el retiro paulatino del sistema de bicicletas rojas operado desde 2010, para dar paso a la instalación gradual del nuevo sistema, el cual ofrecía mejoras sustantivas: bicicletas de última generación, diseño ergonómico y mejores sistemas de frenado, de cambios de velocidades y de iluminación. En el caso de las cicloestaciones, estas permitían un anclaje más sencillo, independencia entre puertos y la facilidad de reportar bicicletas en mal estado, así como el acceso a éste con la Tarjeta MI.

Nuevo sistema ECOBICI





Infografía de cómo usar el nuevo sistema

Otro de los adelantos tecnológicos que la modernización de **ECOBICI** ofreció desde el primer momento a las y los usuarios, fue una aplicación para teléfonos celulares capaz de desbloquear los candados de las bicis para acceder a ellas a través de un código QR, cronómetro de uso, avisos digitales de devolución correcta, planeación de rutas, mapas en tiempo real, entre otras.



Asimismo, para ofrecer más puntos de origen-destino a quienes utilizan las bicicletas compartidas de la Ciudad, se decidió incrementar tanto el número de bicicletas como de estaciones, pasando de seis mil 500 a nueve mil 300 bicicletas y de 480 a 689 estaciones.



ECOBICI en Azcapotzalco

También se decidió ampliar la zona de cobertura, tanto en nuevas colonias de alcaldías donde ya operaba ECOBICI, así como en nuevas demarcaciones: Azcapotzalco, Álvaro Obregón y Coyoacán.



Esta expansión contempló la instalación de 207 nuevas cicloestaciones en 63 colonias en estas nuevas demarcaciones, lo que permite ofrecer mejor intermodalidad con otros transportes como Metro, Metrobús, Trolebús, RTP, entre otros.



Además, puntos estratégicos en materia cultural y de turismo se vieron beneficiados, como el Centro de Azcapotzalco y Coyoacán, así como Santa María la Ribera, Parque La Bombilla, San Ángel y el Centro Cultural Los Pinos.



ECOBICI en el Centro Cultural Los Pinos



Gracias a la renovación y expansión de ecobici, el sistema de bicicletas compartidas de la ciudad se ha consolidado como uno de los más grandes y con mayor importancia a nivel mundial.

El crecimiento de personas usuarias y de viajes ha sido constante. En el sistema de bicicletas rojas, se hacían diariamente 15 mil viajes; hoy existen 206 mil 931 personas usuarias con membresía anual y 236 mil 986 con membresía temporal, y **se hacen 67 mil trayectos por día** en promedio (lo que representa más del doble de lo que se hacía antes), con un récord histórico de **82 mil 595 traslados en sólo un día**, logrado el 14 de mayo de 2024.



Estación de ECOBICI en Paseo de la Reforma



Personas usuarias de ECOBICI



Personal de ECOBICI





CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL



CETRAM

FICHA TÉCNICA

Conformado por:
37 Centros de Transferencia Modal

Afluencia diaria:
5.5 millones de personas



@ORTCDMX



[www.ort.cdmx.gob.mx/
centros-de-transferencia-
modal-cetram](http://www.ort.cdmx.gob.mx/centros-de-transferencia-modal-cetram)



Modernización CETRAM San Lázaro

Los Centros de Transferencia Modal, mejor conocidos como **CETRAM** son lugares donde convergen diversos modos de transporte, cuya finalidad es hacer más amigables, rápidos, ordenados y seguros los transbordos de las personas que viven y transitan por la Ciudad de México.



Al día, aproximadamente 5.5 millones de personas utilizan alguno de los 37 CETRAM que están distribuidos en toda la capital, por lo cual, generar mejores condiciones en ellos, resultó una prioridad para esta administración, como parte del objetivo primordial de ofrecer seguridad a quienes los utilizan.



De manera global, en estos seis años se han invertido más de **200** millones de pesos para hacer mejoras integrales en estos, como la instalación de **262** cámaras de videovigilancia en **23 CETRAM** y mantenimiento a otras **140**, con ello, se tienen 402 cámaras en funcionamiento. Se colocaron **460** luminarias en Politécnico, Potrero, Universidad, La Raza, Central de Abasto y Pantitlán para garantizar espacios seguros; aunado a ello, se dio mantenimiento a **150** luminarias y seis superpostes de luz en **12 CETRAM**. Se colocaron techumbres en **5 CETRAM**, con un total de 2 mil **54 m²** de nuevas cubiertas.

*Recuperación de espacio público CETRAM
San Lázaro*



Los trabajos también contemplaron la intervención de **13 mil 670** metros cuadrados con labores de balizamiento, reductores de velocidad, cruces peatonales y carriles en **16** Centros de Transferencia.

Para dar atención a los espacios destinados a la movilidad y a una circulación dentro de los **CETRAM** se liberaron cerca de **1 mil 500** metros cuadrados ocupados por distintos actores dentro de los Centros de Transferencia, esto ayuda a tener espacios iluminados, sin zonas oscuras y donde se prioriza una transferencia modal eficiente.

Colocación de Tótem informativo



Obra CETRAM Pantitlán

De igual forma, liberar estos espacios permitió el desarrollo de proyectos como la ampliación de la estación Pantitlán de Línea 4 de Metrobús, estaciones intermedias para los servicios de apoyo de Línea 1, 9 y 12 y las terminales del Trolebús Aztecas; así como la colocación de equipamiento como cámaras, luminarias, bancas, señalamiento, entre otros.

Se instalaron 19 tótems informativos, distribuidos en: Pantitlán, Potrero, Huipulco y La Raza. Asimismo, se ha colocado el señalamiento adecuado en las inmediaciones de espacios que permita a las personas usuarias tener una conexión eficiente con los distintos sistemas.

Sin embargo, además de los trabajos generales hechos en estos centros, por su importancia, se redoblaron esfuerzos en cuatro **CETRAM**: Indios Verdes, San Lázaro, Martín Carrera y Zapata.

Mejoras de iluminación en CETRAM Huipulco



CETRAM Indios Verdes

Remodelar un espacio como **CETRAM** Indios Verdes implicaba trabajar de manera coordinada con diversas instituciones, ya que es uno de los puntos de conexión más importantes del área metropolitana, pues al día recibe aproximadamente a un millón de personas.



Estación compartida Mexibús - Metrobús en Indios Verdes



Proceso de obras CETRAM Indios Verdes



Proceso de obras CETRAM Indios Verdes



Con este reto, el Gobierno de la Ciudad de México diseñó un espacio capaz de conjuntar todas las opciones de movilidad de la zona: no sólo los de la capital, sino los de entidades colindantes como el Estado de México.

Por ello, los trabajos de la primera etapa de modernización de este **CETRAM** se realizaron en conjunto con el Banco Nacional de Obras (**BANOBRAS**), el Organismo Regulador de Transporte (**ORT**), la Secretaría de Obras y Servicios (**SOBSE**), Metro, Metrobús y Gobierno del Estado de México.



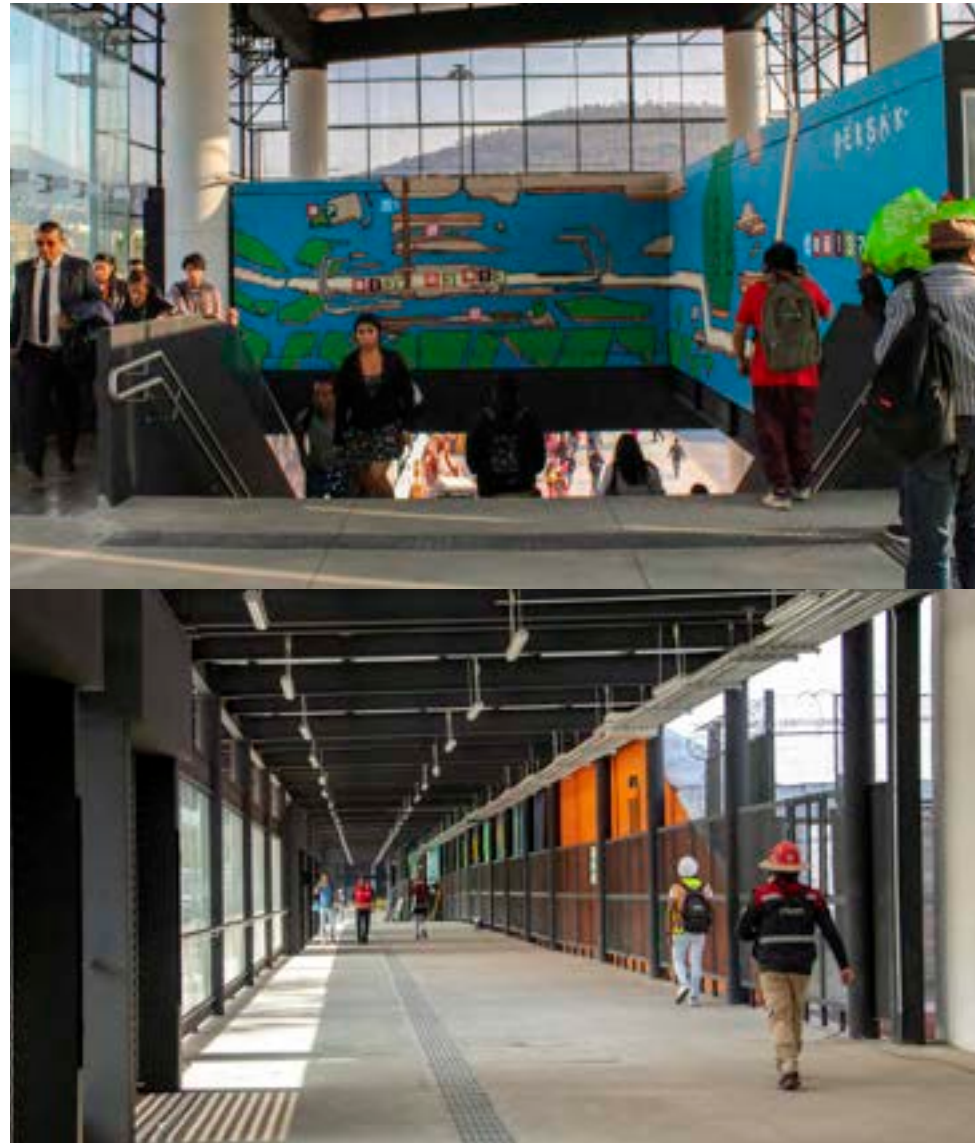
Las obras incluyeron la creación de nuevas plataformas de ascenso y descenso para Metrobús y Mexibús, desapareciendo las terminales antiguas; andenes de ascenso y descenso para todas las personas, carriles confinados y transbordo accesible entre ambos sistemas (que tiene entre sus beneficios la disminución de tiempos de traslado); así como la intervención de espacios con murales, iluminación, señalética, y accesibilidad universal con sistemas de escaleras eléctricas, elevadores, guía podotáctil y señalética en *Braille*.

Supervisión de obra en Indios Verdes, en distintos momentos de la obra

También, dentro de la intervención se construyó un andén que alberga todos los descensos de personas usuarias provenientes del Estado de México, separando completamente los carriles centrales de Avenida Insurgentes y el ingreso al **CETRAM**, mejorando el tránsito en la zona y derivando en mejores tiempos de recorrido.

Entrada al nuevo CETRAM Indios Verdes

Pasarela CETRAM Indios Verdes



En una tercera etapa, este proyecto conectará con la estación de Línea 1 del Cablebús con el **CETRAM** y estaciones de Metrobús y Mexibús mediante una pasarela, acortando el tiempo de transferencias entre sistemas y la calidad de los recorridos.



Vista aérea nuevo CETRAM Indios Verdes





Tarjeta MI y Mexipase

Pero no sólo eso, también, en beneficio de las personas que se trasladan del Estado de México a la Ciudad de México, se habilitó por primera vez en la historia la Tarjeta de Movilidad Integrada como llave para pasar de los transportes de la Red MI a los operados por el Gobierno del Estado de México en este **CETRAM**.



Tótem informativo CETRAM San Lázaro

CETRAM San Lázaro

En noviembre de 2023 fue inaugurado el nuevo **CETRAM** San Lázaro en una de las zonas más importantes de ingreso de personas en el oriente de la capital.



En beneficio de los y las usuarias, esta administración tomó la decisión de modificar el proyecto original de 2017, el cual consistía en la construcción un Centro de Transferencia, más un centro comercial por un espacio con visión integral de movilidad, privilegiando a las personas antes que cualquier otro tipo de interés.

Personas usando el nuevo CETRAM San Lázaro



CETRAM San Lázaro antes de su modernización

San Lázaro es un nodo importante de conexión con diversos modos de transporte y la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO), el cual registra un aforo diario de 77 mil personas, por ello, en las obras se contempló la modernización de distintas áreas, las cuales ahora cuentan con techumbres, iluminación, señalética clara y una explanada sociocultural.

Además, se remodeló la pasarela de Metro San Lázaro para generar mejores trayectos intermodales y se reubicó al comercio informal dentro de nuevos locales.



CETRAM Martín Carrera

El **CETRAM** Martín Carrera reabrió sus puertas en noviembre de 2023, después una reconstrucción con la cual se buscó dignificar un espacio en el que convergen alrededor de 130 mil personas usuarias al día.

Esta puesta en marcha facilita la conexión de diversos modos de transporte de la Ciudad de México con el Estado de México a través de las Líneas 4 y 6 de Metro, Línea 6 de Metrobús, Línea 5 de Trolebús; ruta 33 y 37 de RTP y el corredor **COVITENI**; además, para fortalecer la intermodalidad en la zona se instaló un biciestacionamiento con espacio para 200 bicicletas.



CETRAM ZAPATA

Debido a fallas estructurales en el **CETRAM** Zapata, originadas por el sismo de **2017** fue necesario su cierre temporal tras un dictamen estructural hecho en **2019**, para poder realizar obras que permitieran su rehabilitación.

Las obras incluyeron refuerzos estructurales en las partes afectadas, la sustitución de superficie de rodamiento con concreto de alta resistencia, así como la colocación de señalización dentro del **CETRAM** y en el entorno para mejorar y eficientar la identificación de los servicios de transporte.

El **CETRAM** fue reabierto en **2022**, en beneficio de **150** mil personas que diariamente lo usan.





CORREDORES Y SERVICIOS ZONALES



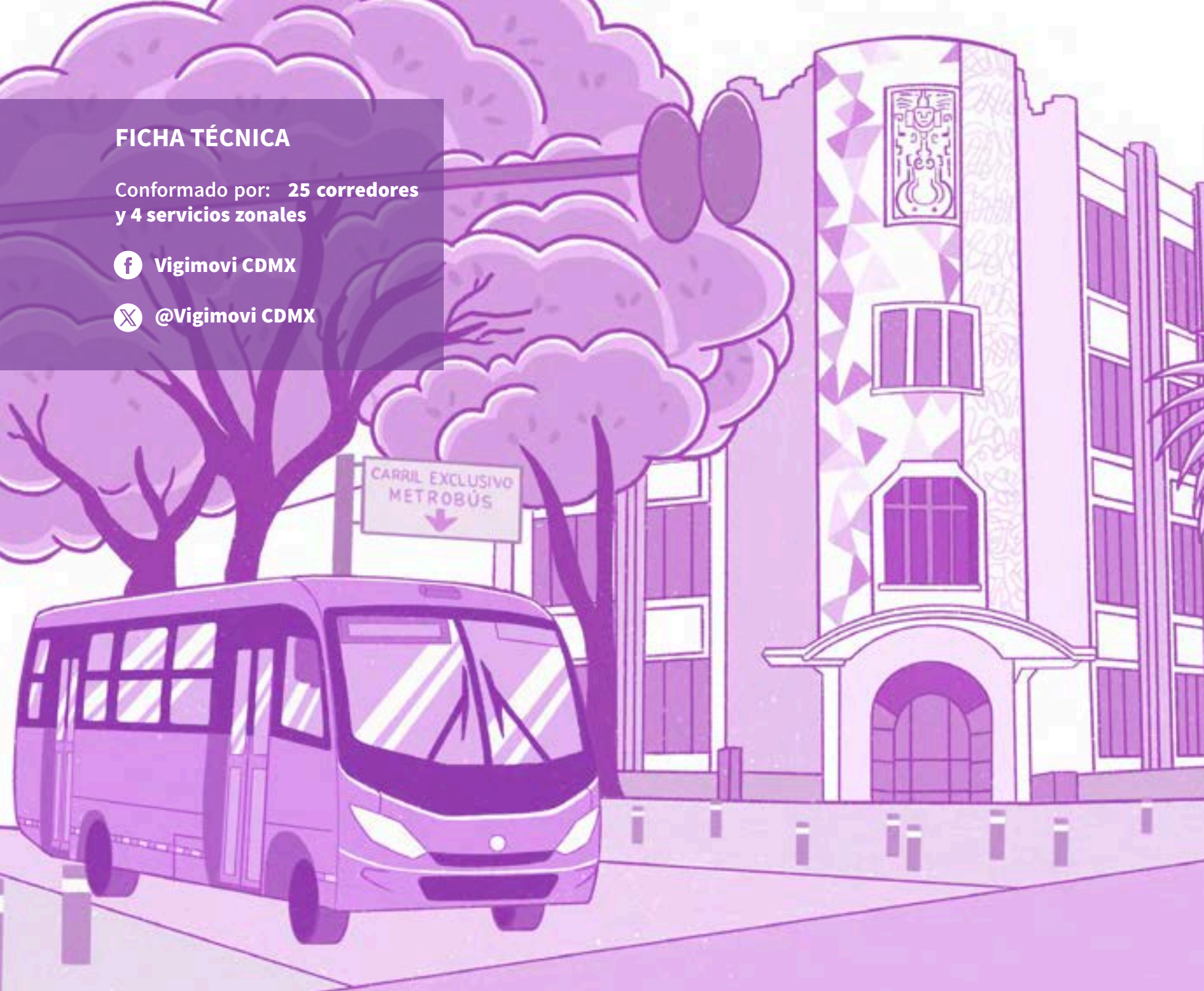
MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

FICHA TÉCNICA

Conformado por: **25 corredores**
y **4 servicios zonales**

 **Vigimovi CDMX**

 **@Vigimovi CDMX**



Pese a lo que muchas personas podrían creer, el Metro de la Ciudad de México no es el sistema que más personas transporta diariamente. Ese título lo ostenta el transporte de Ruta de la capital, el cual moviliza diariamente siete millones de personas.



Presentación de nuevas unidades MIIT

Sin embargo, los viajes hechos en esta opción de movilidad, históricamente han tenido carencias debido al envejecimiento paulatino de las unidades con que se presta, así como el modelo con que se operan, mismo que favorece insanas prácticas entre los operadores.



Flota de microbuses antiguos

Ante esta problemática, la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, con el equipo de la Secretaría de Movilidad capitalina encabezó una de las estrategias más ambiciosas para modernizar el transporte de ruta en la ciudad.



Programa de chatarrización

Cambio de modelo

La modernización en el transporte público contempló, desde el inicio de esta administración, el cambio en el modo de operación de las distintas rutas de la ciudad, en donde, los concesionarios y operadores ponían a trabajar todos los microbuses de manera individual, con lo que las ganancias para estos, dependían del tiempo trabajado y del número de pasajeros que tomaban los servicios, lo que provocaba problemas como la competencia desleal, el estacionamiento prohibido de unidades en vialidades, así como hechos de tránsito con vehículos o personas.



Comparación entre nueva unidad y un microbús antiguo





Nuevo autobús y microbús chatarrizado

Para combatir esto, se priorizó la creación de empresas de transporte conocidas como **corredores** y **servicios zonales**, con los cuales, siguiendo lo establecido en la Ley de Movilidad, se daba paso a la extinción de las concesiones individuales.

Con estas extinciones, los antiguos concesionarios debían reorganizarse, actualizarse administrativa, legal, y profesionalmente, para poder brindar su servicio como un solo ente (empresas de transporte).

En esta administración vieron luz las empresas: Movilidad Interurbana, Integral y Turística (**MIIT**), Autobuses Legaria (**AULSA**), Corredor División del Norte-Vértiz (**CODIVERSA**), Autobuses Barrios de Culhuacán (**ABC**), Movilidad de Noreste (**MOVIN**), Corredor Xochimilco Milpa Alta (**COTAXOMIL**), Iztapalli y **COTAXASA**.



Entre las mejoras que ahora ofrecen los servicios zonales y corredores se encuentran: optimización de los tiempos de espera y de traslado para las personas usuarias, paradas fijas e información del viaje dentro de las unidades; asientos exclusivos para personas con discapacidad, mujeres y personas adultas mayores, así como la incorporación de la Tarjeta de Movilidad Integrada como método de pago.



Integración de la Tarjeta MI al transporte concesionado



Centro de monitoreo de nuevas unidades



Otro de los beneficios de la transformación, fue la implementación de sistemas de videovigilancia dentro de las unidades, lo que ha dado paso a la creación de sistemas de monitoreo y rastreo, donde personal de las empresas puede dar seguimiento a cada uno de los autobuses en tiempo real y con ello prevenir hechos delictivos o de tránsito.

Con esta modernización se ha mejorado la calidad de vida de la población usuaria del transporte de ruta, quienes han podido percibir de manera directa viajes más cómodos y seguros.



Capacitación a personas operadoras del transporte

Operadores mejor preparados

En este cambio de paradigma, otro de los factores importantes era enfocarse en la profesionalización del servicio de las personas operadoras, quienes, al estar sujetas a condiciones de trabajo desfavorables, ofrecían un servicio de transporte que incluso, podía poner en riesgo a las personas usuarias.

Con la creación de los corredores y servicios zonales, se libera a los operadores de competir por el pasaje y les otorga prestaciones, horarios de trabajo estables, servicio médico para ellos y sus familias, capacitación constante, así como un salario base fijo.





Microbuses a punto de ser chatarrizados

Adiós *Micros*, hola nuevos autobuses

Una de las acciones más importantes de esta transformación, fue la sustitución de los microbuses que ya habían cumplido, por mucho, su vida útil.



Para impulsar esta sustitución, la **SEMOVI** invirtió cerca de 1.3 mil millones de pesos, para que, las y los concesionarios que conformaron empresas de transporte público, pudieran chatarrizar sus antiguos microbuses y con ello comenzar la compra de autobuses de última generación, con normas técnicas que facilitaran el ingreso de las personas usuarias, así como amigables con el medio ambiente.



Nueva vagoneta segura para traslado de personas usuarias



La chatarrización emprendida por la Secretaría, fue sin duda, una de las acciones más importantes jamás realizadas, pues en total se destruyeron **3 mil 440** microbuses con más de **30** años de vida, los cuales dieron paso a más de **1 mil 400** unidades nuevas.



Integración de la Tarjeta MI

Otro de los proyectos importantes para la modernización del transporte público era la integración de corredores y servicios zonales a la Tarjeta de Movilidad.

Para ello, se comenzó con la instalación paulatina de validadores en las unidades de servicios zonales y corredores, pero no sólo eso, sino que se establecieron los lineamientos técnicos, jurídicos y administrativos para que todo el transporte de este tipo pueda contar con el pago electrónico con la Tarjeta MI.



Actualmente más de 800 unidades de transporte de ruta y servicios zonales cuentan con validadores, los cuales han registrado más de 29.1 millones de viajes realizados con la Tarjeta de Movilidad Integrada.



Kit de seguridad

Sistema de Videovigilancia y GPS

Con el objetivo de mejorar la seguridad en el transporte público, en esta administración se colocaron 12 mil 800 kits de videovigilancia, los cuales cuentan con cámaras de seguridad, sistema GPS, contadores de pasajeros y botón de auxilio conectado al C5.

Además, se desarrolló una plataforma para monitorear en tiempo real los sistemas de cámaras de las unidades.

Modernización de Taxi

En estos seis años de Gobierno, se impulsó la sustitución de unidades de taxi cuya vida útil había sobrepasado los 10 años.

En total, mil 547 unidades de taxi fueron chatarrizadas para dar paso a vehículos eléctricos, híbridos o altamente eficientes. Cabe mencionar que este número es el más alto de las últimas administraciones.



Chatarrización de Taxis





MOVILIDAD CICLISTA



El uso de la bicicleta en la Ciudad de México ha crecido con el paso del tiempo. De 2018 a 2024 pasó de 267 mil a 457 mil viajes al día, lo que significa un incremento de 70 por ciento.



Este crecimiento, se debe entre otros factores, al trabajo hecho por la Secretaría de Movilidad para fomentar su uso como un modo de transporte, principalmente en distancias medianas y cortas, buscando la interconexión con otros transportes de la Red de Movilidad Integrada.



Ciclovía emergente de Insurgentes

Infraestructura ciclista

Una de las acciones que realizó **SEMOVI** para impulsar el uso de la bicicleta fue la creación de infraestructura ciclista en distintas alcaldías de la ciudad.

En esta administración se construyeron más de **244** kilómetros de este tipo de infraestructura, lo que significó más del doble de lo hecho por las gestiones pasadas.



Implementación Ciclovía 5 de Mayo

Ciclovía Insurgentes

Una de las ciclovías más importantes en esta administración fue la emplazada sobre la Avenida de los Insurgentes, una de las vialidades más importantes de la Ciudad de México.

Con una extensión de 28.5 kilómetros, esta ciclovía vio luz durante la emergencia sanitaria por **COVID-19** como infraestructura emergente para dar una alternativa de movilidad a las personas que utilizaban otras opciones de transporte.

Sin embargo, gracias al buen recibimiento de la comunidad ciclista capitalina y a su constante uso, el Gobierno de la Ciudad invirtió para consolidarla como infraestructura permanente, misma que fue inaugurada por la entonces Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum el 20 de febrero de 2022.

En el recorrido que formalizó la entrega de esta ciclovía la Jefa de Gobierno señaló: “*la bicicleta también nos une en la justicia social, nos pone iguales a cada uno de*

nosotros en la vía pública y eso es lo que estamos buscando: una ciudad con mejoras ambientales, una ciudad con bienestar, con justicia social y una ciudad que potencie su desarrollo económico”.

Esta ciclovía conecta con las alcaldías Cuauhtémoc, Benito Juárez y Coyoacán, desde Av. San Simón hasta Av. Dr. Gálvez; y permite la intermodalidad con otras opciones de movilidad como Metro, Metrobús y Trolebús.





Ciclovia emergente Insurgentes



Ciclovia Permanente Insurgentes



Sendero Compartido Reforma

Otro proyecto importante en materia de infraestructura ciclista desarrollado en esta administración, fue el Sendero Compartido Reforma.

Este espacio, pensado para el tránsito compartido de peatones y ciclistas, siguió las recomendaciones emitidas por el Instituto Nacional de Antropología e Historia para su implementación, manteniendo el carácter patrimonial del espacio que durante muchos años funcionó como un andador.



Ciclistas en el Sendero Compartido Reforma



Usuario de ECOBICI en Sendero Compartido

El proyecto se adecuó a la estética del Paseo de la Reforma y para su habilitación se utilizaron rejillas plásticas de alta resistencia con gravilla que permitiera la fácil absorción del agua hacia el subsuelo y se adecuaron las intersecciones para garantizar la seguridad ciclista y peatonal. Además de la habilitación de dos cruces semaforizados que previamente no existían en el cruce de Lieja.

Con esta obra ciclistas y peatones tienen un espacio seguro con una extensión de 2.7 kilómetros, desde la entrada principal del Bosque de Chapultepec, hasta la Fuente de Petróleos, en la alcaldía Miguel Hidalgo.

Más ciclovías

Esta administración llevó por primera vez infraestructura ciclista a alcaldías donde, a pesar de haber muchos viajes en bicicleta, no existían ciclovías.

La Ciclovía Guelatao, la de **Eje 5 Sur**, en la alcaldía Iztapalapa; la de **Av. Xochimilco; Av. Tláhuac; Camarones** y la de **Av. Azcapotzalco**; son algunos de los ejemplos de infraestructura ciclista en puntos nuevos fuera de la zona central de la capital de la ciudad.

Además, se rehabilitaron los carriles **Trolebici** de **Eje 2** y de **Eje Central** que, junto con una capacitación en materia de seguridad vial a los operadores de trolebús, han permitido la convivencia entre ciclistas y este tipo de transporte.

Carril Trolebici Línea 2



Ciclovía Bucareli

Suturas ciclistas

Otro de los proyectos implementados en esta administración en materia de infraestructura ciclista, fueron las llamadas “*suturas ciclistas*”, las cuales tienen como objetivo completar la red de ciclovías de la ciudad.

Por mencionar algunas, se emplazaron las ciclovías de Av. Morelos, que conecta con Paseo de la Reforma; la de Av. Antonio Caso, que toca la ciclovía Insurgentes; la de Av. Bucareli, que tiene conexión con Av. Chapultepec y también con Reforma; y la ciclovía de Niños Héroes, que da unión a la red con el Trolebici de Eje 2.

También se construyeron otras ciclovías en las avenidas primarias para facilitar viajes de mayor extensión: Gabriel Mancera, Monterrey, Álvaro Obregón, Medellín, Amores, Coyoacán, Diagonal 20 de noviembre, 5 de mayo; además de la Ciclovía Metropolitana, la cual conecta por primera vez con el Estado de México en los límites de Azcapotzalco y Naucalpan.

Ciclovía Guelatao



Ciclovía Niños Héroes



Ciclovía Tláhuac





Ciclovía Gabriel Mancera



Ciclovía Azcapotzalco



Usuario en biciestacionamiento

Biciestacionamientos Masivos

Para fomentar la intermodalidad en el transporte, durante esta administración se pusieron en operación seis biciestacionamientos, los cuales son inmuebles dedicados al resguardo seguro y gratuito de bicicletas de usuarios del Metro.

Se construyeron en las cercanías de las estaciones de Metro Rosario, Tláhuac, Martín Carrera, Buenavista, Escuadrón 201 y Los Olivos; lo que facilita el poder usar la bicicleta como transporte en el primer o último tramo de viaje.



Operan con sistema de videovigilancia, personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana las 24 horas del día en las instalaciones y su ingreso es por medio de la Tarjeta de MI.

Uso y Cultura de la Bicicleta

Una de las actividades que ha incentivado el uso de la bicicleta entre las y los capitalinos ha sido, desde 2007 el **Paseo Dominical Muévete en Bici**.

Gracias a los esfuerzos hechos por la SEMOVI, esta actividad dominical pasó de tener 55 a 61 kilómetros de extensión, lo que lo ha convertido en una de las ciclovías recreativas más importantes a nivel mundial, con una asistencia semanal de cerca de 90 mil personas y un récord de participación de más de 115 mil personas. Además, el 53 por ciento del total de asistentes durante los 17 años de operaciones, han asistido durante esta administración.



Otra de las actividades que permiten la sana convivencia en el espacio público son los Paseos Nocturnos, los cuales se hacen durante distintas épocas del año en el Paseo de la Reforma: febrero (Día del Amor y la Amistad), marzo (Primavera), noviembre (Día de Muertos) y diciembre (Navidad).

Ganador de bicicleta por el 12 aniversario de Muévete en Bici

Biciescuela en Paseo Nocturno



Los Paseos Nocturnos en esta administración lograron reunir, en total, a más de 781 mil personas.

Las biciescuelas son otra de las estrategias del Gobierno de la Ciudad para incentivar el uso de la bicicleta. En esta administración hay nueve sedes de la biciescuela que en total dieron clases teóricas y prácticas a 237 mil 290, niñas, niños, adolescentes y personas adultas, en las que se les enseñó desde a andar en bici hasta reforzar sus habilidades ciclistas. Además de la biciescuela itinerante que lleva estos talleres al interior de escuelas públicas de nivel primaria y preescolar.



Biciescuela para operadores de transporte público



Para fomentar la seguridad vial, los operadores Métróbús certificaron sus habilidades de conducción ante CONOCER

También, para fomentar la seguridad vial en las calles de la ciudad, con la Biciescuela se capacitó a 11 mil 897 operadores de transporte público como Trolebús, Metrobús, RTP, así como conductores de transporte de carga privada y de camionetas de valores.



Gran Rodada Ciclista, 2024



Rodada por el Día Mundial de la Bicicleta, 2023



MOVILIDAD HACIA EL FUTURO



*Inicio de operaciones del Tren Interurbano México-Toluca “El Insurgente”.
Presidente de México, Andrés Manuel López Obrador con la Tarjeta MI.
Fuente: Gobierno de México*

A lo largo de estos seis años, la Ciudad de México ha tenido un gran avance en materia de movilidad, desde la integración de los sistemas de transportes operados por la ciudad en la Red de Movilidad Integrada, hasta la creación nuevas opciones de transporte para beneficio de la ciudadanía.

El trabajo ha sido arduo y los esfuerzos constantes; sin embargo, aún quedan muchos proyectos que pueden realizarse en la capital del país.

El éxito que las Líneas 1 y 2 de Cablebús han tenido en las alcaldías Gustavo A. Madero e Iztapalapa y próximamente la Línea 3 en Constituyentes, han sentado las bases para que la Ciudad de México pueda contar con más teleféricos en la ciudad, principalmente en zonas donde las condiciones orográficas dificultan el acceso de otras modalidades de transporte.



Electromovilidad

Otro de los proyectos en los cuales distintas ciudades del mundo han avanzado, entre ellas la capital mexicana, es la electromovilidad en el transporte, es decir, el uso de autobuses propulsados por mecanismos eléctricos, por lo cual la transición entre autobuses de diésel a unidades eléctricas debe ser la tendencia a seguir en los distintos organismos, como Metrobús y RTP.

Si bien es cierto que la Tarjeta de Movilidad Integrada se consolidó como la llave única para el ingreso a los transportes operados por la ciudad, su uso para la movilidad metropolitana tiene muchas aristas por desarrollar, tal como se hizo en esta administración al convertirse en uno de los modos de ingreso al Tren Interurbano y en la estación **Indios Verdes** de Mexibús y Mexicable.



MOVILIDAD INTEGRADA EN LA VIDA COTIDIANA



Las políticas públicas con acento social establecidas en esta administración han logrado permear la vida diaria de la gente. Optimizar sus condiciones de vida, ofrecer transportes de calidad y mejoras en los tiempos de traslado menores son algunos de los objetivos que la Red de Movilidad Integrada tiene para con quienes viven y transitan en la ciudad.



Nuevas unidades de Metrobús Línea 3

En ese sentido, gracias al trabajo hecho durante esta administración, la ciudadanía ha tenido cambios en el fondo y en la forma de cómo se movilizan diariamente.

En estos seis años, con la creación, modernización y ampliación de distintos servicios de transporte en la ciudad, nuevas generaciones de capitalinos han adoptado un sentido de pertenencia con ellos.

No son pocos los ejemplos que, a través de redes sociales, logran visibilizar esto. En las fiestas relativas al Día de Muertos de 2023, las y los niños en la ciudad se caracterizaron con disfraces típicos para la fecha.

Niño festejando su cumpleaños con temática de Metro



Diseño de pastel, basado en Cablebús

Sin embargo, uno de esos disfraces sobresalió entre propios y extraños: en dos puntos de la ciudad, dos niños de la misma edad y el mismo nombre, cuyas familias no se conocieron sino por esta curiosa coincidencia, decidieron caracterizarse por propia voluntad de la Tarjeta de Movilidad Integrada.

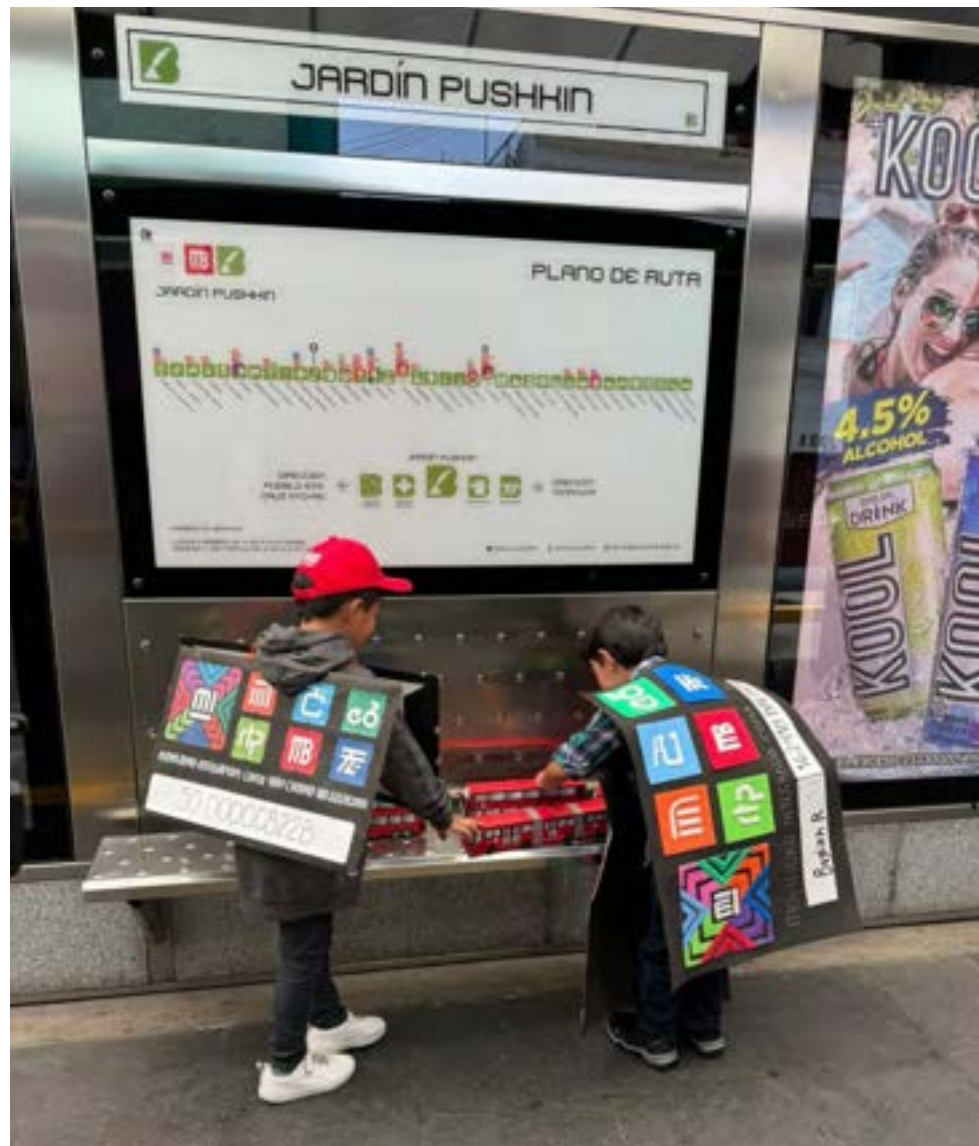
Con materiales reciclados, papeles de colores y un par de tiras de estambre, ambas familias hicieron de manera casera las tarjetas de gran tamaño, con lo cual los pequeños pudieron pedir su calaverita, llamando la atención incluso de los medios de comunicación.



Otro ejemplo que se ha registrado a lo largo de estos años, ha sido la de mamás y papás subiendo fotos y videos a redes sociales, donde muestran los cumpleaños de sus hijas o hijos con temáticas de los distintos transportes de la ciudad. Opciones como Metro, Metrobús e incluso el Cablebús, se han vuelto temáticas comunes en los componentes de fiestas infantiles como pasteles, piñatas, decoraciones e incluso regalos.

*Diseño de pastel y gelatina,
basado en Metrobús*

En el último Día de la niñez, la Secretaría de Movilidad y Metrobús obsequiaron a los niños y niñas de la capital figuras armables de los transportes de la ciudad, además de loterías temáticas y, para quienes no pudieron asistir de manera presencial a la convocatoria, cuadernillos para ilustrar vía redes sociales.



En la actividad, las pequeñas y pequeños asistieron con gorras, sombreros y ropa alusiva, hecho que incluso generó que distintos espacios informativos de la ciudad, acudieran a cubrir la entrega.



Niño disfrazado de cabina de Cablebús

Además, otras situaciones en donde la ciudadanía ha mostrado su creatividad y apropiación de la Red MI, es en la creación de distintos memes de movilidad; estos entendidos como una representación de la realidad a través de imágenes humorísticas sobre situaciones cotidianas o extraordinarias en el transporte.



Sombrero loco de “Cablebús”



Finalmente, una de las representaciones que más ha generado interacciones en distintas plataformas sociales es la de distintos juegos mecánicos para niños y niñas ubicados en distintas ferias itinerantes de la capital, donde los dueños de las atracciones decidieron hacer a escala autobuses de Metrobús, Metro, RTP e incluso las cabinas de Cablebús, para que las y los menores, por al menos unos minutos, puedan jugar a ser operadores de estos transportes, con lo que reafirman el amor al transporte público.

*Escalas de Metorbús y Cablebús
en ferias de la ciudad*



