



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

JEFATURA DE GOBIERNO
COORDINACIÓN GENERAL DE ASESORES
Y ASUNTOS INTERNACIONALES

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS



Mensaje de la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo

Panel “Alineando la Inversión en Infraestructura y las Agendas de Desarrollo Sostenible, a través de calles completas”

27 de abril



JEFA DE GOBIERNO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO (CSP): Muchas gracias. Ya que –no sé si en Colombia se dice “tocaya” igual, ah bueno– mi tocaya bajó a caminar por el auditorio, creo que no me queda más remedio que seguir los ejemplos de mi tocaya. Así que vamos a tratar de platicar lo que hemos hecho en la ciudad. Mientras voy hablando, va a estar un video de algunas de las obras de transporte público que hemos hecho en la Ciudad de México.

Como fue la presentación, yo fui, durante muchos años, investigadora del Instituto de la Ingeniería de la UNAM, profesora universitaria, y tuve la oportunidad de ser secretaria de Medio Ambiente, cuando el hoy Presidente fue Jefe de Gobierno de la Ciudad de México. Ahí, por primera vez, diseñamos el Sistema Metrobús en la ciudad, que es similar a TransMilenio, pero con una característica especial: que es que involucramos a todos los concesionarios de transporte privado que estaban circulando en la principal avenida –Insurgentes– de la Ciudad de México, en el proyecto.

Es decir, yo concibo que el transporte público, que los medios de transporte que hacen que el 70 por ciento de los habitantes de la ciudad se muevan, no solamente tiene que ser concebido como un sistema de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de reducción de contaminantes ambientales, sino sobre todo, proyectos de justicia social.

Si el transporte, las calles, si la forma en que nos movemos en las ciudades no son proyectos de justicia social, entonces se reducen exclusivamente al objetivo de reducir emisiones; y como hablamos de desarrollo sustentable, nunca se nos deben olvidar los tres pilares: por supuesto, el desarrollo económico –que no el crecimiento, que es otra cosa–; por supuesto, la disminución de desigualdades y la erradicación de la pobreza; y, siempre las mejores ambientales. Con estas tres visiones es que hemos desarrollado el proyecto de transporte público en la Ciudad de México.

Lo que decidimos es hacer un programa de transporte que se traduce en esta tarjeta: que es la Tarjeta de Movilidad Integrada y Sustentable. ¿Qué tiene que ver esta tarjeta? Es una tarjeta con la que ahora, todo el transporte público que opera el Gobierno de la Ciudad puede entrar un usuario; y estamos avanzando para que, hoy el 30 por ciento del transporte concesionado la utilice, y queremos terminar el gobierno para que todo el transporte público utilice esta tarjeta.

¿Por qué esta tarjeta? Primero, porque representa una visión integral del transporte público en la ciudad y una visión integral de lo que representa una ciudad; pero, también porque esto ordena el transporte público a diferencia de los sistemas de hombre-camión que tenemos en la ciudad y en muchas ciudades de América Latina.

¿Qué fue lo que decidimos desarrollar? Lo primero –ya existía en otras ciudades de América Latina particularmente Medellín, Bogotá y La Paz– el sistema de teleféricos urbanos. Nosotros le llamamos el “Cablebús de la Ciudad de México”. El Cablebús es un sistema de transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad, que tiene hoy los teleféricos urbanos más grandes de todo el mundo: el primero mide 10 kilómetros, el segundo 9.2 y estamos construyendo la tercera línea.



¿Qué virtudes tiene el Cablebús? Pues que va de la parte alta, de las zonas más pobres de la ciudad, al Metro de la Ciudad de México, en la zona norte y en la zona oriente. Hoy circulan alrededor de 220 mil pasajeros en el Sistema de Transporte Cablebús y esperamos llegar a 300 mil pasajeros al día, con el Sistema Cablebús.

Como decimos nosotros: si el mejor transporte va para el que menos tiene, entonces reducimos desigualdades; si el mejor transporte va al que más tiene, lo único que hacemos es profundizar las desigualdades. Entonces, nuestro objetivo es llevar el transporte público, digno ahí donde históricamente no se había llevado. Así que el sistema Cablebús tiene estas dos características: disminuye emisiones, disminuye tiempos de traslado, pero, además le da calidad de vida a aquellos que históricamente no se les había visto.

El segundo modelo de transporte que desarrollamos, y este sí es único en el mundo, se llama el Trolebús Elevado. Nosotros también hemos hecho un sistema muy agresivo de electromovilidad para el transporte público, pero a diferencia de los buses, lo que nosotros decidimos fue adquirir trolebuses. ¿Qué característica tienen los nuevos trolebuses? Primero, tienen 70 kilómetros de autonomía, de tal manera que pueden funcionar sin catenarias, pero, tiene una característica especial: tienen una vida de alrededor de 40 o 50 años, de tal manera que la inversión que se hace ahora, se va a volver a hacer en 40 o 50 años y no en 10 años como los buses eléctricos.

Esta forma de movilidad tiene una característica especial, además, la empresa más antigua de transporte público de la Ciudad de México es el Sistema de Transportes Eléctricos, prácticamente habían desaparecido los trolebuses en la ciudad, y nosotros decidimos regresarle a la ciudad sus trolebuses. Hoy tenemos 385 trolebuses, vamos a llegar a 500 trolebuses.

Pero, en particular, tenemos una línea de Trolebús que es algo muy especial, son 8 kilómetros de segundos pisos, con 11 estaciones, que van en la alcaldía –porque sabrán ustedes que la Ciudad de México está dividida en 16 alcaldías–, que circulan en la alcaldía más poblada de la Ciudad de México, la Alcaldía Iztapalapa, que está en el oriente de la ciudad y que no tenía un transporte masivo. Decidimos, en la avenida central, ampliando además áreas verdes, construir un segundo piso. Ese segundo piso solamente opera con trolebuses; hoy circulan 120 mil personas.

–Por ahí, no sé si lo pueden ver en el video, a ver si puede estar–. En el video ustedes pueden ver el Trolebús Elevado, que tiene la Tarjeta de Movilidad Integrada, es decir, se entra de forma moderna; las estaciones, son como estaciones del Metro, pero cuesta, la inversión, 10 por ciento de lo que cuesta un Metro; y mueve o puede llegar a mover hasta 200 mil pasajeros al día. Este sistema de transporte, el Presidente lo vio y decidió ampliarlo hacia el Estado de México, que es la zona conurbada de la Ciudad de México; de tal manera, que va a transportar prácticamente 300 mil pasajeros diarios y se conecta con el Metro de la Ciudad de México.

De igual forma, decidimos ampliar el Sistema de BRT ´s de la ciudad. Lo hicimos también para poder ampliar el Metrobús en la zona oriente de la ciudad; de nuevo, en la zona donde vive la gente con menores recursos económicos. Parte de los graves problemas de las ciudades de América Latina y creo que, de todo el continente, es que crecieron no solamente con una desigualdad económica, una



desigualdad social, sino una desigualdad territorial; y la única manera de disminuir las desigualdades territoriales es invirtiendo donde históricamente no se había invertido.

Ahí en donde no había parques, estamos construyendo parques; ahí en donde no había lagos, estamos construyendo lagos; ahí en donde no había transporte público masivo, estamos construyendo transporte público masivo: el Trolebús Elevado, el Cablebús y la nueva línea de Metrobús. Y hemos ampliado las líneas de Metrobús no construyendo nuevas, sino ampliando para que podamos hacer un verdadero Sistema de Transporte Integrado.

De tal manera, que una persona que viene de la zona alta de la ciudad pueda bajar en Trolebús, entra al Metro de la Ciudad de México, después puede moverse en Metrobús o en el sistema de renta de bicicletas de la ciudad que también puede ser utilizado con esta tarjeta. De esta manera, integramos todas las formas de transporte e integramos a las laderas de la ciudad, a la periferia de la ciudad, al desarrollo de la ciudad. Al mismo tiempo, mejoramos la calidad de vida en estas zonas.

Entonces, el Metrobús tiene una línea que decidimos hacerla completamente eléctrica, es la primera línea, claro, aquí todos decimos que tenemos lo más de todo el mundo, pero permítanme decirlo, es la línea de BRT, de camiones articulados, eléctrica, que tiene una característica: en el encierro se carga, se mueve todo el día y regresa nuevamente a cargarse en la noche. Esta línea ya es eléctrica y vamos por la segunda línea del Metrobús con la sustitución de autobuses de combustión interna al sistema Metrobús de la Ciudad.

Por otro lado, la otra inversión que estamos haciendo de manera muy importante es en el Metro de la Ciudad de México.

El Metro de la Ciudad se construyó, la primera línea, en 1969 se inauguró. La Línea más antigua, la Línea 1 del Metro, tiene hoy 53 años, ya con un problema muy grave de mal funcionamiento y posibles accidentes. Tomamos la decisión, con recursos de la ciudad, con una obra pública financiada, renovar completamente la Línea 1 del Metro, de tal manera, que estamos prácticamente construyendo una nueva línea que tiene 20 kilómetros, vaciamos todo el cajón, lo estamos mejorando. Hoy estamos a punto de terminar la primera fase, con 29 trenes nuevos, es un consorcio de distintos países del mundo: chino, alemán, español que están trabajando, junto con empresas mexicanas, en la renovación completa de la Línea 1 del Metro de la Ciudad de México.

Este diseño que hemos hecho, en donde el Metro, el Metrobús, el Cablebús se junta con una empresa pública que tiene el Gobierno de la Ciudad de buses, que existe en la ciudad desde 1997 y nosotros decidimos renovarla, transformarla. Estamos adquiriendo autobuses, alrededor de 600 autobuses, que también funcionan con esta tarjeta.

Ahora, permítanme decirles algo. El peso en México, uno puede cambiar 20 pesos por un dólar, la tarifa del Cablebús es de 7 pesos, 30 centavos de dólar; la tarifa del Metro es de 5 pesos, un cuarto de dólar; la tarifa de los autobuses para las colonias más pobres de la ciudad, algunos de ellos, es de 2 pesos, 10 centavos de dólar.



Y ustedes se preguntarán, ¿cómo hace esto la ciudad y cómo ha podido invertir tanto y al mismo tiempo subsidiar? Primero, esto nos va a permitir que el incremento, que es un problema siempre en el transporte público de nuestras ciudades, pueda ir subiendo con la inflación, sin necesidad de tener numerarios específicos de 5 a 7 pesos, sino de 5 pesos a 5 pesos con 10 centavos que, de otra manera, sería imposible. A partir de que eso exista, podrá aumentarse.

¿Cómo lo hemos hecho? Mejorando el sistema de transporte de la ciudad. Hemos recuperado, en tan solo cuatro años, alrededor de 3 mil millones de pesos que antes se fugaban de las tarifas de transporte. Por eso, esta Tarjeta de Movilidad representa movilidad integrada, movilidad sustentable y también representa economías que nos permiten recuperar recursos para poder generar inversiones.

Termino con la imagen que ustedes puedan tener, en dos sentidos: la primera, la avenida más larga de la ciudad, Insurgentes, tiene hoy el Sistema Metrobús BRT, que lo hicimos a principios, o en el año 2004 fue inaugurado, y durante la pandemia decidimos hacer un carril de esta avenida para bicicletas, hoy ese carril para bicicletas ya es fijo. De tal manera, que la avenida más grande, similar a lo que está haciendo Bogotá, de 24 kilómetros, hoy tiene el Metrobús, tiene la ciclovía, y realmente hay uno o solamente dos carriles para el transporte privado, de tal manera, que estamos transformando las ciudades.

Y finalmente, algo que parece muy menor, pero que ha transformado la vida, particularmente de las comunidades también de menos recursos económicos de la ciudad: decidimos iluminar banquetas. Históricamente –y como bien dijo Claudia– durante el Siglo XX, se iluminaron las calles para los vehículos y nadie nunca pensó en el peatón.

Nosotros hemos aumentado, prácticamente la iluminación en toda la ciudad, al doble, sin consumir más energía, porque las lámparas son eficientes, pero con una característica: iluminamos banquetas y, al mismo tiempo, generamos murales de arte público en las calles de la ciudad. Esto permite que, en la noche, en efecto, una niña o una mujer puedan caminar seguras en las calles.

La nueva visión de las ciudades, no puede ser exclusivamente una visión que tenga que ver con la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero o con disminuir contaminantes locales; tiene que ver, necesariamente, con el desarrollo sustentable, es posible hacerlo y es posible así, generar mejores condiciones de vida para todos los habitantes de las ciudades de nuestro continente.

Muchas gracias.