

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



H



**DE NUEVO.** Los usuarios encontraron cerrada la terminal Etiopía de la Línea 3 por obras.

## Sorprende cierre en MB

AMALLELY MORALES *rw*

Pese a los letreros y la difusión en redes sociales, el cierre de la estación Etiopía de la Línea 3 del Metrobús tomó por sorpresa a los usuarios.

Unos 500 metros tendrán que caminar quienes hagan su trasbordo desde el Metro o de la Línea 2 del Metrobús.

Sin embargo, los usuarios dijeron que vale la pena caminar ese tramo durante tres semanas, con la motivación de la promesa que hizo el Sistema Metrobús: solucionar la saturación en la ruta Tepalcates-Tacubaya.

En la entrada de la estación de la Línea 3, barreras naranjas recibían a los usuarios y más adelante un letrero advertía del cierre desde ayer.

“¿Hasta allá tenemos que caminar?”, cuestionó Delia Anaya, quien acababa de ir por su hija a la escuela.

Tras sorprenderse, cuando personal de la Secretaría de Obras y Servicios y del Metrobús explicaban a la gente los motivos del cierre, los usuarios caminaban satisfechos.

Ellos han experimentado los empujones en la Línea 2 en la que a ciertas horas pico ya no cabe ni un alma.

“Si es por un bien común y para que todos quedamos en esa Línea (2), si estoy de acuerdo, aunque tengamos que caminar 500 metros, durante tres semanas y bajo el sol”, aseguró David Martínez, quien tampoco sabía del cierre.

Los usuarios coincidieron en que la intervención es necesaria y, dijeron, que caminarán de buena gana los 500 metros hasta el 1 de septiembre.

“Nada más que no nos salgan con que se alarga a 15 semanas o más”, expresó Delia, quien caminó el tramo para continuar su camino.



## HAY OBRAS EN METROBÚS

# Se les va el avión con cierre

Sorprenden a usuarios los trabajos en Etiopía; esperan mejoras pa' no padecer la saturación

AMALLELY MORALES 14

Si es por un bien común (la obra) y para que todos quepamos en esa línea (2), sí estoy de acuerdo, aunque tengamos que caminar 500 metros".

**David Martínez**  
Usuario

**3**  
semanas  
durarán  
los trabajos  
en Etiopía

Pese a los letreros y la difusión en redes sociales, el cierre de la estación de la línea 3 del Metrobús Etiopía tomó por sorpresa a los usuarios.

Unos 500 metros tendrán que caminar quienes hagan su trasbordo desde el metro o de la línea 2, ubicada también en la glorieta de Etiopía.

Sin embargo, los usuarios dijeron que vale la pena caminar ese tramo tres semanas, motivados con la promesa que hizo la administración del Metrobús: solucionar la saturación en la ruta que va a Tepalcates.

En la entrada de la estación de la línea 3, barreras naranjas recibían a los usuarios y más adelante un letrero advertía del cierre desde ayer.

"¿Hasta allá tenemos que caminar?", cuestionó Delia Anaya, quien recién recogió a su hija de la escuela.

Tras sorprenderse, cuando personal de Obras y de Metrobús explicaban a la gente los motivos del cierre, ellos caminaban satisfechos bajo el sol de las 14:00 horas, a 23

grados centígrados.

Y es que los usuarios han experimentado los empujones en la línea 2 en la que a ciertas horas pico ya no cabe ni un alma.

"Si es por un bien común y para que todos quepamos en esa línea (2), sí estoy de acuerdo, aunque tengamos que caminar 500 metros, durante tres semanas y bajo el sol", aseguró David Martínez, quien tampoco sabía del cierre.

Los usuarios coincidieron en que la intervención es necesaria y, dijeron, que caminarán de buena gana los 500 metros hasta el 1 de septiembre.

"Nada más que no nos salgan con que se alarga a 15 semanas o más" expresó Delia.



■ Si las obras permitirán un mejor servicio, la gente asegura estar dispuesta a caminar.

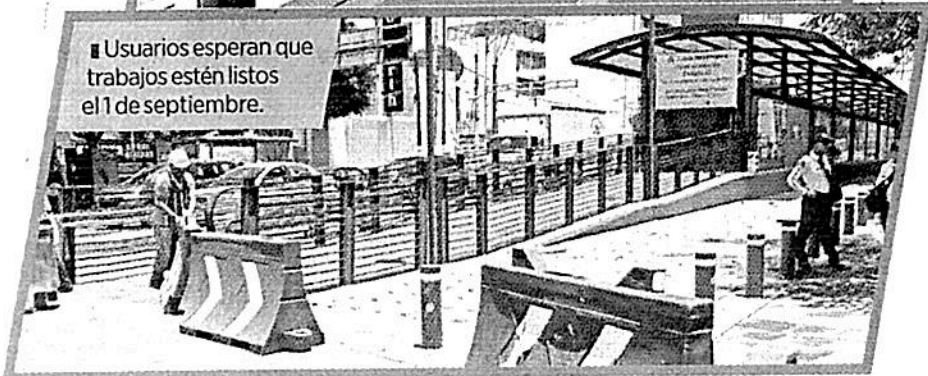


■ Pese a los letreros que anuncian obras, hubo quienes no sabían.



⚠ Aviso Importante  
Cierre de estación Etiopía  
del 12 de agosto al 1 de septiembre  
Por obras para integrar la ruta Tepicates - Etiopía e Línea 7

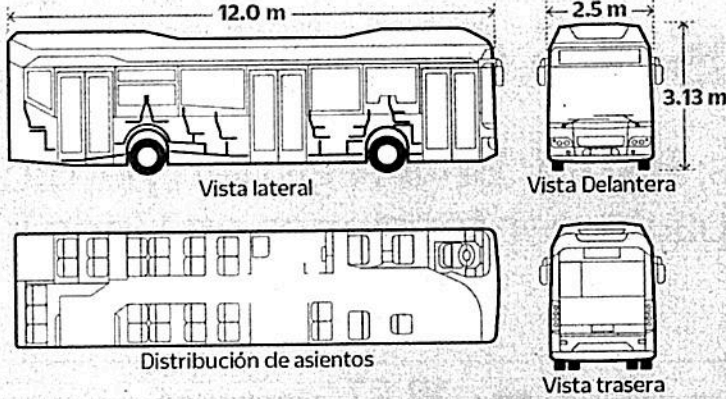
■ Usuarios esperan que trabajos estén listos el 1 de septiembre.





# Conexión con el Aeropuerto de Santa Lucía

## Las unidades



## Rutas

- Tren Interurbano México/Toluca
- Conexión
- Tren Interurbano México/Toluca-AICT
- Mexibús
- Extensión de Mexibús



# Mexibús

# Unirá al AICM con Santa Lucía



Los pasajeros serán movilizados por ese transporte; el viaje es de 45.6 km: SCT. Las unidades, de 12 mts de longitud, pueden llevar 100 pasajeros

Texto: **NOÉ CRUZ SERRANO**

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

29-2

**N**i tren rápido ni tren ligero, ni supercarretera. Será un Mexibús el que llevará de puerta a puerta a pasajeros nacionales e internacionales que tengan que realizar trasbordo entre el nuevo Aeropuerto Internacional de Santa Lucía (AISL o Felipe Ángeles) y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Quienes tengan que desplazarse entre estas dos terminales realizarán un viaje de 45.6 kilómetros usando este transporte.

Quienes busquen llegar desde Indios Verdes al aeropuerto de Santa Lucía harán un recorrido de 41.6 kilómetros en Mexibús.

El trayecto que recorrerán quienes salgan o regresen de Santa Lucía a la terminal aérea internacional de Toluca (AIT) será de 98.6 kilómetros—excluyendo el recorrido de Metro Observatorio a Indios Verdes—: 57 kilómetros corresponden al recorrido en el Tren Interurbano México-Toluca y los restantes 41.6 kilómetros corresponden a la ruta del Mexibús saliendo de Indios Verdes.

De acuerdo con el proyecto de Conectividad Mediante la Integración de Sistemas de Transporte Masivo para el Sistema Aeroportuario Metropolitano del Valle de México, cuya copia posee EL UNIVERSAL, las vías de comunicación de acceso entre las terminales áreas de Toluca, AICM y Santa Lucía se realizarán mediante un sistema de transporte masivo tipo Bus Rapid Transit (BRT, por las siglas en inglés) o línea de autobuses que circulen sobre un carril confinado.

Este tipo de unidades, con 12 metros de longitud en promedio, tienen capacidad para desplazar hasta 100 pasajeros.

Para ello, el gobierno a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) propone tres extensiones de los sistemas Mexibús ya existentes: Ojo de Agua-AISL, AICM-Mexipuerto y Tecámac-AISL.

Asimismo, contempla la construcción de dos líneas más: Mexibús 1 que correría de Ciudad Azteca a Ojo de Agua, y Mexibus 4 que iría de Indios Verdes a Tecámac.

Los pasajeros provenientes de o hacia Toluca que busquen utilizar las terminales aéreas de Santa Lucía, el propio Aeropuerto Internacional de Toluca y el actual AICM podrán utilizar el Tren Interurbano México-Toluca y una conexión de este servicio que se construirá para su fácil acceso de aproximadamente 8.7 kilómetros.

La SCT subraya en el documento que fue puesto a consideración de la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, "que actualmente no se cuenta con sistemas eficientes de transporte público entre estos destinos y, sobre todo, al incluirse el aeropuerto de Toluca en el esquema del Sistema Aeroportuario Metropolitano, se requieren sinergias de los tres aeropuertos con la integración de sistemas de transporte público".

### Licitación para estudios

En los próximos días, la DGTFM licitará entre empresas especializadas los estudios de preinversión del proyecto de conectividad mediante una inyección de 36.5 millones de pesos, con el propósito de analizar la factibilidad y viabilidad de la obras que permitan otorgar soluciones de interconectividad terrestre entre las tres terminales áreas de Santa Lucía, el AICM y el Aeropuerto Internacional de Toluca, así como la situación actual del y transporte en las zonas involucradas;

### DEMANDA

322 MIL

**420 VIAJES URBANOS** entre empleados y pasajeros generaba el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en 2004.



cuantificación de la demanda; diseño y selección de alternativas de rutas; impacto ambiental, y el análisis costo-beneficio para determinar valor total del proyecto y tarifas.

Los recursos para dichos estudios provendrán del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) y serán ejercidos de la siguiente manera: 24.1 millones de pesos este mismo año, y los restantes 12.4 millones en 2020. Los estudios deberán estar listos en febrero del próximo año, de acuerdo con el calendario de inversión de la obra.

### Conectividad deficiente

En el diagnóstico de la situación actual en materia de conectividad y transporte público del AICM, la SCT precisa que esta terminal aérea tiene una conectividad deficiente con la Zona Metropolitana del Valle de México, pues a pesar de encontrarse a cinco kilómetros de la Ciudad de México, debido a problemas de congestionamiento en las vialidades de acceso a las dos terminales aéreas de pasajeros, principalmente por el Circuito Bicentenario (Circuito Interior) y el Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana).

El transporte público colectivo al AICM también es deficiente, de baja calidad y accesibilidad, usado en su mayoría por empleados y en mínima porción por viajeros.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro presta servicio con una tarifa de 5 pesos, siendo la estación de Metro más cercana al AICM, Terminal Aérea de la Línea 5 y se localiza a más de 800 metros de la Terminal 1, mientras que la Terminal 2 no cuenta con una estación del Metro.

Asimismo, la estación terminal Pantitlán recibe una importante afluencia de usuarios del Estado de México y con ella convergen cuatro líneas del STC, por lo que no se estima que sea una opción óptima para emplearla como punto de conectividad.

En lo que se refiere a autobuses, sólo la lí-



Vista aérea de la base militar de Santa Lucía, zona en donde se construirá el aeropuerto.

FOTOS: ARCHIVO



El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es parte del proyecto.



La terminal aérea de Toluca es considerada como una alternativa al AICM.

nea 4 de Metrobús tiene una conexión formal con las terminales del aeropuerto capitalino; sin embargo, moviliza bajos volúmenes de demanda, lo cual es posible que sea provocado por la tarifa de 30 pesos y el tipo de derrotero.

Esta situación propicia que los pasajeros arriben al AICM, principalmente en taxis, a través de aplicaciones móviles que ofrecen el servicio de transporte o en automóvil privado, con impacto negativo en eficiencia, accesibilidad, congestionamiento y contaminación ambiental.

En 2004, el AICM generaba una demanda de 322 mil 420 viajes urbanos diariamente, entre empleados y pasajeros, de acuerdo un análisis realizado por la firma consultora Cal y Mayor y Asociados.

Respecto de la conectividad al Aeropuerto Internacional de Santa Lucía, la SCT señala que la Base Aérea No. 1, en el municipio de Zumpango, cuenta con un sistema de transporte de mediana y baja capacidad, en su mayoría bajo esquemas de hombre-camión; los principales accesos son por la carretera México-Pachuca, la carretera de Zumpango-Tecámac y Avenida Ferrocarril Hidalgo.

Para su puesta en marcha, en el corto plazo se requieren, de acuerdo con la dependencia, soluciones de movilidad que atiendan la demanda esperada en segmentos como usuarios, trabajadores y acompañantes.

### Rumbo a Toluca

El Aeropuerto Internacional de Toluca forma parte del Sistema Aeroportuario propuesto, considerado como alternativa al AICM.

En este caso se contempla conectarse con la estación Tecnológico del Tren Interurbano México-Toluca, la cual se encuentra aproximadamente a 8.7 kilómetros.

La justificación para realizar los estudios "es —según las autoridades de la SCT— evitar posibles riesgos relacionado con sobrecostos y los sobreplazos".

Detalló que la evidencia en proyectos de infraestructura carentes de un sólido respaldo técnico, generan este tipo de problemas, ya que, de acuerdo con PwC, sólo uno de cada tres proyectos de infraestructura en México termina en tiempo y presupuesto.

Actualmente, el sistema BRT o Mexibús es utilizado en localidades como la Ciudad en México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Hidalgo, aunque recientemente se suspendió el proyecto que estaba previsto para la zona de la Laguna, en Durango. ●

36.5

MDP se pagarán para analizar la viabilidad de obras para conectar vía terrestre a Santa Lucía, el AICM y el aeropuerto de Toluca.



# La sudan en el túnel por retraso de trenes

DALILA SARABIA

El servicio en la Línea 1 del Metro sufrió retraso por la avería en un tren ayer por la tarde, lo que provocó molestia entre los usuarios.

En una tarjeta informativa el Sistema de Transporte Colectivo (STC) informó que alrededor de las 17:30 horas, se presentó un incidente en la Línea 1, que corre de Observatorio a Pantitlán, lo que ocasionó retrasos en la circulación de los trenes.

“En la interestación Chapultepec-Sevilla dirección Pantitlán se suscitó una avería en uno de los neumáticos del tren, posiblemente por la presencia de un objeto extraño en las vías.

“Personal de transportación y material rodante realizaron las maniobras de revisión y habilitación. El tren salió de circulación en la estación Balderas”, explicó.

Para las 18:35 horas, la circulación se había restablecido, pero era lenta.



**@MetroCDMX** ...llevamos más de 30 min estacionados en la estación de Tacubaya línea 1 y nadie nos ha dicho si el metro seguirá avanzando o no.

**@lizyam1406**

Usuarios se quejaron en redes sociales que llevaban entre 20 y 30 minutos detenidos.



Especial

**60 minutos**  
aproximadamente duró  
la afectación en la Línea 1





## OBRAS EN EL STC LÍNEAS 2 Y 8

● El Sistema de Transporte Colectivo-Metro, informó que a partir de hoy, el corredor de correspondencia entre las líneas 2 y 8 del Metro Bellas Artes permanecerá cerrado por mantenimiento que requiere el confinamiento total de la zona. El STC mantendrá una ruta de correspondencia alterna al interior de las instalaciones, que estará debidamente señalizada.





# Toca a Iztapalapa

La ruta de la segunda línea del Cablebús considera el siguiente recorrido

— Línea 2 Cablebús

- Terminal
- Estaciones
- Antenas

Constitución de 1917



Fuente: Órgano Regulador de Transporte

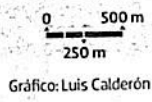


Gráfico: Luis Calderón

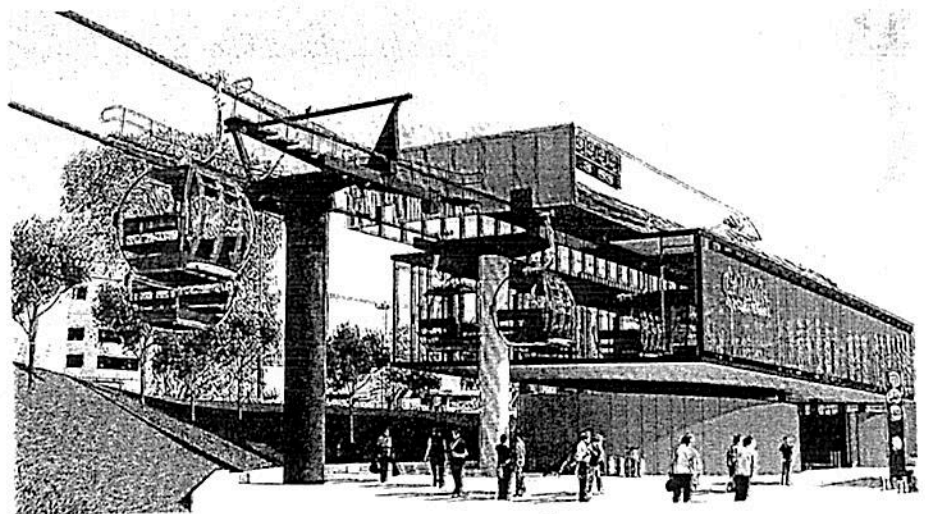
## PROYECTO CABLEBÚS

# La línea 2 tendrá que ser más barata

MALENY NAVARRO

Aunque tiene más kilómetros, al ORT le resta un presupuesto de 2 mil 185 mdp para financiarla

**L**a segunda línea del sistema Cablebús, que recorrerá de Constitución de 1917 a Santa Martha, en Iztapalapa, tendrá que tener un costo menor a la primera línea pues de los 4 mil millones de pesos que le fueron asignados al Órgano Regulador del Transporte (ORT) para este año, ya pactó 2 mil 925 millones 577 mil 120 pesos para la



Las líneas 1 y 2 deberán iniciar sus obras este año / DANIEL HIDALGO



ruta de Gustavo A. Madero.

La adjudicación directa del nuevo trazo en la alcaldía del oriente se pelea entre las empresas Leitner en conjunto con Alfa Proveedores y Doppelmayr en conjunto con GAMI Ingeniería e Instalaciones, consorcio que logró el contrato para la línea 1. Sin embargo, el ganador deberá contemplar una propuesta igual o menor a los 2 mil 185 millones 533 mil 980 pesos pues es el presupuesto que le resta al Órgano Regulador del Transporte (ORT).

Es así que los 11.3 kilómetros que se planean para la obra en Iztapalapa deberán costar menos que el proyecto de 9.4 kilómetros de GAM.

Fue la empresa Leitner quien reveló la preocupación sobre el presupuesto disponible. A través de las dudas técnicas pidió conocer el presupuesto autorizado para el ORT pues recalcó que el ORT ya tenía comprometidos casi 3 mil millones de pesos. En respuesta, el Órgano Regulador del Transporte sólo aclaró que el "presupues-

# 18

**MESES** es el plazo máximo de ejecución de este proyecto que deberá iniciar el 2 de septiembre

to máximo para el proyecto integral es de 4 mil millones de pesos".

Asimismo, tal como ocurrió en la ronda de licitación de la primera línea, consideraron que el plazo de 18 meses para realizar la obra no era suficiente por lo que solicitaron extenderla a 24. La autoridad capitalina rechazó la petición.

De acuerdo con el programa arquitectónico y obra civil ORT-Cablebús-IR-003-2019, el sistema de transporte público brindará una capacidad de transporte máxima de 3 mil pasajeros por hora por sentido para el eje de la estación Guanábana a Constitución de 1917, que se ubicará junto al CETRAM que desapareció para ser próximamente un plantel de educación media superior.

Además, de Guanábana a Santa Martha, la capacidad deberá ser de 2 mil pasajeros por hora por sentido. La línea dos también contará con dos antenas, las cuales deberán transportar mil pasajeros por hora por sentido.

De las estaciones uno a la siete, todas se prevén en predios públicos sin embargo las estaciones dos y cinco tienen dentro del proyecto dos predios privados.

En este plan resalta Buenavista pues además del predio público, cuenta con 15 zonas privadas de las cuales deberá encargarse el ORT.

Hoy se realizará la presentación de propuestas para que el próximo 21 de agosto se realice la notificación de la adjudicación directa. Las obras deberán iniciar a partir del 2 de septiembre y tendrán que terminar el 2 de marzo del 2021.